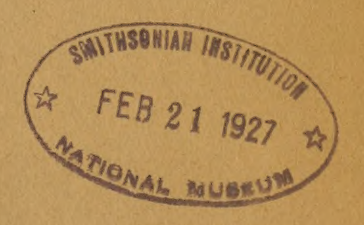
Beiheft
zum
Jahrbuch der Hamburgischen Wissenschaftlichen Anstalten.
XXXVI. 1918.

Abhandlungen und Mitteilungen
aus dem
Seminar für Versicherungswissenschaft.
Abteilung I.
Heft 1.

Die Hamburger Kriegsklausel in der Seeversicherung

von
Otto Pauly.



In Kommission bei
Otto Meissners Verlag
Hamburg 1918.



Beiheft
zum
Jahrbuch der Hamburgischen Wissenschaftlichen Anstalten.
XXXVI. 1918.

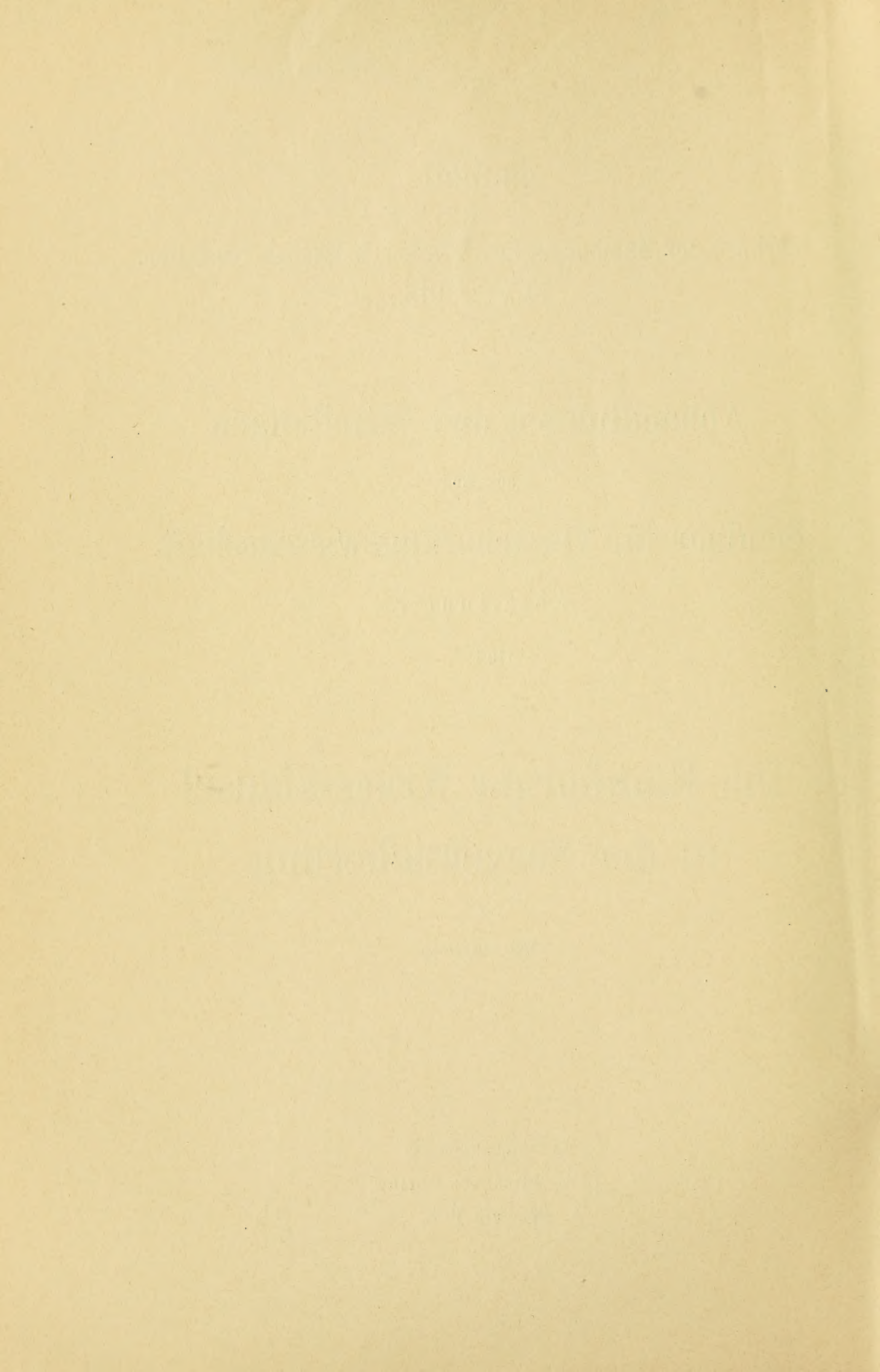
Abhandlungen und Mitteilungen
aus dem
Seminar für Versicherungswissenschaft.
Abteilung I.
Heft 1.

Die Hamburger Kriegsklausel in der Seeversicherung

von

Otto Pauly.

In Kommission bei
Otto Meissners Verlag
Hamburg 1918.



Inhaltsverzeichnis.

Abkürzungen.

Hans. Ger.-Ztg.	=	Hanseatische Gerichts-Zeitung
Hans. RZ.	=	Hanseatische Rechts-Zeitschrift

I. Teil.

Entstehungsgeschichte.

Grundsätzlich erfolgte die Deckung der Kriegsgefahr unter dem alten Plan von 1847 und dem von 1852/53 „gegen alle Gefahr“, wenn einschließlich „Kriegsgefahr“ versichert wurde und gegen die durch die Klausel „Nur für Seegefahr“ bzw. „frei von Kriegsmolest“ ausgeschlossenen Gefahren, wenn nur Kriegsgefahr versichert werden sollte. Diese alten Pläne wichen von der späteren Fassung der Klausel „Nur für Seegefahr“ erheblich insofern ab, als nicht alle zunächst durch Kriegsgefahr verursachten Schäden schlechthin als Kriegsgefahr bezeichnet, sondern die unter dem Begriff der Kriegsgefahr fallenden Ereignisse ausdrücklich aufgeführt wurden. Im alten Plan von 1847 waren unter andern die aus der „Anhaltung“ entstandenen Kosten ausgeschlossen. In dem Plan von 1852/53 wurden unter den namentlich genannten Kriegsgefahren neu mitaufgenommen:

„Die Blockade oder Zurückweisung von blockierten Häfen und aus freiwilligem Abwarten der Kriegsgefahr wegen in Häfen oder Revieren entstandener Kosten.“ Ferner wurde neu hinzugefügt: „Die Kosten und Gefahr der Entlöschung, Lagerung und die Kosten der Weiterbeförderung, sowie auch bei der Frachtversicherung der Ersatz von Frachtverkürzungen“.

Nach Einführung der ASVB. von 1867 und des Handelsgesetzbuchs wurden die daselbst als Kriegsgefahr bezeichneten Schäden von der Kriegsgefahrversicherung vorerst vollständig umfaßt. Die Rückversicherung der Kriegsgefahr in England war im weitesten Umfange gebräuchlich. Englisches Recht weicht erheblich von dem Rechte der ASVB. und des HGB. ab. Englischem Rechte ist in Übereinstimmung mit den alten Plänen eigentümlich, daß die übernommenen Gefahren aufgezählt werden und daß der Schaden falls zu Lasten des Versicherers unter strenger Anwendung der Regel „causa proxima non remota spectetur“ mit den genannten Gefahren in unmittelbarem ursächlichem Zusammenhang stehen muß. Das frühere deutsche Recht nach Maßgabe der alten Pläne schloß sich so eng dem englischen an, daß Benecke's „Assecuranz und Haverei Ordnung“ vom Jahre 1805 noch heute in englischen Gerichten als maßgebende Autorität zitiert zu werden pflegt allerdings nicht unter Anziehung der deutschen Ausgabe, sondern der englischen Übersetzung. Die in der gegenwärtig noch gültigen, seit

Jahrhunderten bestehenden Lloyds-Polize enthaltene Bestimmung „and all other perils“ bezieht sich nicht auf alle andern nicht aufgeführten Gefahren, sondern bedeutet nach englischer Rechtsprechung und nach der herrschenden englischen Rechtsauffassung nur „alle andern nicht bereits aufgeführten, aber den genannten gleichartige Gefahren“. Eine dem deutschen Grundsatz von dem adäquaten Kausalnexus ähnliche Rechtsregel ist dem englischen Rechte vollständig fremd. Aus diesen ganz verschiedenen Rechtsgrundlagen des englischen Rechtes und des deutschen Rechtes nach den ASVB. und dem HGB. mußten naturgemäß bei der Rückdeckung in England mit der Zeit Schwierigkeiten entstehen, weil der Rückversicherung übernehmende, fremden Rechten und Gebräuchen verständnislos gegenüberstehende Engländer nicht begreifen konnte, daß in Deutschland andere Rechtsgrundsätze Anwendung finden könnten. Da in Deutschland außer in den Seehandelsplätzen ein größerer Markt für Kriegsrisiken bis in die zweite Hälfte des Jahres 1916 gefehlt hat, so war der deutsche Versicherer auf die Rückversicherung in dem mehr spekulativ, mehr kaufmännischen Bedürfnissen zugängigen englischen Markte angewiesen. Hierdurch waren die deutschen Versicherer in den Seeplätzen der Gefahr ausgesetzt, daß die englischen Rückversicherer erst nach schwierigen Verhandlungen Ersatz leisten, möglicherweise sogar versuchen würden, ihn vollständig abzulehnen, weil ihnen bei Abschluß der Rückversicherung nicht die weitergehende Deckung des deutschen Rechtes angezeigt worden wäre, so daß der deutsche Versicherer seinem Versicherten zu leisten verpflichtet war, ohne von seinem Rückversicherer sicher Ersatz zu erhalten. Erschwerend kam noch hinzu, daß die deutschen Versicherungsunternehmungen der früheren Zeit verhältnismäßig schwachfundierte Unternehmungen waren, die bei spekulativen Risiken, zu denen das Kriegsrisiko stets gehört, nur geringe Beträge selbst behalten konnten und zusehen mußten, sich tunlichst vollständig unter Einbehalt eines dem Solvenzrisiko entsprechenden Prämienunterschiedes rückzudecken. Diese Schwierigkeiten führten zu grundlegenden Änderungsbestrebungen, als im Jahre 1888 das Erkenntnis des Hans. OLG. in Sachen Zisold gegen Nord-Deutsche Versicherungsgesellschaft[1]) den Hamburger Versicherern und den englischen Rückversicherern die Augen öffnete, wieweit in Wirklichkeit unter der Herrschaft der ASVB. und des HGB. und der beiden zugrunde liegenden Regel von dem adäquaten Kausalnexus die dem Versicherten gegebene Kriegsgefahr-Deckung bei Feststellung vorgekommener Schäden aus einer übernommenen Gefahr ginge. Die Hamburger Assekuradeure sahen sich gezwungen — außer bei der Versicherung von Kontanten und Postsendungen — für die Folge jene weitgehende Deckung abzulehnen und sich dem Rechtszustand ihrer Hauptrückversicherer zu fügen. Dieses Ziel wurde am einfachsten und sichersten nach damaliger Ansicht dadurch erreicht, daß einfach im Anschluß an die deutsche Versicherung die Kriegsgefahr nach englischen Bedingungen

---

[1]) Vgl. Hans. Ger.-Ztg. 1888 Nr. 9 Seite 75.

übernommen wurde. Die in Frage kommenden Klauseln, die in sich eine durchaus verschiedene rechtliche damals noch nicht voll erkannte Tragweite hatten, lauteten:

I. „To cover all risks excluded from an ordinary Policy by the Clause Warranted free from Capture, seizure and detention and all consequences thereof or any attempt thereat and also from all consequences of hostilities or warlike operations, whether before or after declaration of war."

oder

II. „This policy to cover Capture, seizure and detention and all consequences thereof or any attempt thereat and also all consequences of hostilities or warlike operations, whether before or after declaration of war"[1]).

Der rechtliche Unterschied zwischen beiden Klauseln besteht darin, daß durch die erste nur die Gefahren übernommen werden, die durch die Klausel von der gewöhnlichen Lloydspolize ausgeschlossen sind, wogegen bei der zweiten die übernommenen Gefahren angeführt werden und alle ihre Folgen versichert sind. Über die Tragweite des Ausdrucks „all consequences" sind mir englische Entscheidungen nicht bekannt geworden. Ob durch denselben auch die Regel von der causa proxima außer Kraft gesetzt wird, erscheint mir jedoch außerordentlich zweifelhaft, da es englischem Rechte eigen ist, weitgehende Klauseln nicht uneingeschränkt nach ihrer sprachlichen gewöhnlichen Bedeutung auszulegen. Es gilt in dieser Beziehung die Regel:

„If understood in their widest sense the words are wide enough to include everything, but two rules of construction now firmly established as part of our law, may be considered as limiting. One is, that words however general, may be limited with respect to the subject matter in relative to which they are used. The other is, that general words may be restricted to the same genus, as specified words that precede them"[2]).

Die Tragweite der zweiten Klausel ist entschieden außerordentlich viel weitergehender als diejenige der ersten, weil bei der ersten Klausel nur die Haftung übernommen wird für Gefahren, die von einer Befreiungsklausel, d. h. von einer nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen eng auszulegenden Ausnahmebestimmung umfaßt werden, während bei der zweiten Klausel dadurch, daß sie ihres ursprünglichen Wesens als Befreiungsklausel entkleidet ist, die Möglichkeit extensiver Auslegung gegeben ist[3]). Dieses entsprach zwar nicht der englischen Verkehrsauffassung, dennoch wurde sie willig gezeichnet und die Regelung im Schadensfalle war jedenfalls mehr gesichert als bei Anwendung des deutschen dem Engländer vollständig fremden Rechtes. Immerhin war aber nicht die Gefahr beseitigt, daß deutsche Gerichte zu einer viel weitergehenden Auslegung gelangen könnten als die

---

[1]) Vgl. Anlage A.

[2]) Hamilton v. Thames & Mersey M. J. Co. 1887.

[3]) Vgl. Anlage B.

englischen, und daß somit der deutsche Versicherer mehr zu leisten rechtlich gezwungen werden konnte, als er von seinem englischen Rückversicherer seinerseits rechtlich und mit großen Kosten erzwingen würde. Erschwerend kam noch hinzu, daß die Aufnahme einer englischen Klausel, aus dem typischen, der deutschen Auffassung fremden Rechtsempfinden des Engländers heraus geboren, in einem deutschen Vertrag die Schwierigkeit mit sich bringen mußte, daß sich die Deckung der Kriegsgefahr unter derselben nicht lückenlos der deutschen „Nur für Seegefahr" Versicherung anschloß. Ferner erschien es, nach neuerer Rechtsprechung mit vollem Rechte, zweifelhaft, ob deutsche Gerichte auf die Auslegung einer vereinzelten englischen Klausel in einem im übrigen deutschem Rechte unterliegenden Vertrage nicht deutsche Rechtsgrundsätze zur Anwendung bringen würden. Da diese aber außerordentlich von den englischen abweichen, so mußte auch die Entscheidung eines deutschen Gerichtes weitgehend von derjenigen eines englischen Gerichtes abweichen. Im Laufe der Zeit verstärkten sich die Bedenken. Auch von seiten der einsichtigen Maklerschaft wurde der bisherige Zustand als nicht im Interesse der Versicherten liegend erkannt, und so wurde versucht, die rechtliche Tragweite der englischen Klausel in die deutsche Sprache und in deutsche Rechtsauffassung zu übertragen. Es entstand eine Fülle von Klauseln, die mehr oder weniger geschickt diesem wirtschaftlichen Bedürfnis zu entsprechen versuchten, die aber alle daran krankten, daß die unter der Kriegsgefahr übernommenen Gefahren namentlich aufgezählt wurden. Eine im Jahre 1898 in Hamburg eingesetzte Kommission sollte versuchen, eine einheitliche, sowohl den Interessen der Versicherten als auch der Versicherer genügende Kriegsklausel festzusetzen. Auch diese Bemühungen mußten ergebnislos bleiben, solange die zu übernehmenden Gefahren einzeln und namentlich aufgeführt wurden. In der Not wurde als größte derzeitige Autorität Präsident Dr. Sieveking zu Rate gezogen, der sich im Anfang des Jahres 1899 zur Mitarbeit bereit erklärte. Auf ihn ist der in Anlage C mitgeteilte Entwurf einer Kriegsklausel zurückzuführen, welcher in verschiedenen Sitzungen des Jahres 1899 durchberaten wurde. Die Abänderungen sind aus der endgültigen Kriegsklausel von 1899 (Anlage D) zu ersehen. Die Änderungen bestehen insbesondere in folgendem:

Ausschlußbestimmungen. Es wurde beantragt, das Wort „Schäden" zu streichen. Der Entwurf sprach von „Kosten und Schäden". Die zunächst durch Kriegsgefahr verursachten Schäden gehören nach § 101 bereits zur Kriegsgefahrversicherung. Die Wiederholung des Wortes „Schäden" in der Verbindung „Kosten und Schäden" war mißverständlich, deshalb erfolgte die Streichung.

Betreffs der Aufhebung der einschränkenden Bestimmungen des § 70 Abs. 3 (Haftung des Versicherers für inneren Verderb usw., wenn die Verzögerung der Reise infolge Verfügungen von Hoher Hand länger währt als 3 Monate) wurden Zweifel geäußert, ob bei der vorliegenden Wortfassung und einer Versicherung „Nur für Seegefahr zuzüglich Kriegsklausel" diese

Bestimmung nicht auf den „Nur für Seegefahr" Teil der Versicherung übergreifen könne, wodurch die Deckung des Versicherten unter derselben durch die Hinzufügung der Kriegsklausel verschlechtert würde gegenüber Versicherungen ohne Kriegsklausel. Diesem Bedenken wird durch die Fassung Rechnung getragen, daß die Vorschriften des § 70 Nr. 3 nur insoweit aufgehoben sind, als sie in Widerspruch mit der vorangehenden Bestimmung der Kriegsklausel, nach welcher der Versicherer nicht für Verderb und Verminderung bei Kriegsgefahr haftet, stehen.

In einer späteren Sitzung vom 9. Juni wurde sodann die Aufnahme der Bestimmung beschlossen, daß bei einer Versicherung von Gütern aller Art ohne besondere Angabe ihrer Gattung die von den Kriegführenden als Konterbande behandelten Gegenstände nur gegen besondere Vereinbarung als mitversichert gelten sollen. Der Wortlaut der Klausel kann zu der irrigen Auffassung verleiten, daß, wenn Güter in Friedenszeiten abgeladen worden sind und später ein Krieg ausbricht, durch den dieselben unfrei werden und einer der Kriegführenden dieselben nimmt und als Konterbande behandelt, die Deckung verweigert werden kann. Diese Auffassung ist deshalb unzutreffend, weil es nicht darauf ankommt, wie sich die Sache im Laufe der Unternehmung tatsächlich gestaltet hat, sondern wie die Sachlage bei Beginn der Versicherung gewesen ist. Da es in Friedenszeiten keine „Konterbande" gibt weder nach völkerrechtlichen Grundsätzen noch nach tatsächlicher Behandlung seitens der Kriegführenden, so können Güter, deren Gefahrtragung seitens des Versicherers vor dem Entstehen des Seebeuterechts in dem betreffenden Kriege begonnen hat, nicht später „Konterbande" im Sinne der Befreiungsbestimmung werden. Es wäre auch durchaus unbillig, dem berechtigten wirtschaftlichen Bedürfnis des Versicherten widersprechend, wenn die gutgläubig in Friedenszeiten abgeladene Ware dadurch unversichert würde, daß es einem Kriegführenden beliebt, sie als Konterbande zu behandeln. In Fällen, in welchen die Ware ihrem Charakter nach wohl Konterbande ist, der nehmende Kriegführende aber grundsätzlich alles feindliche Eigentum beschlagnahmt, findet nach einer Reichsgerichts-Entscheidung[1]) eine Befreiung des Versicherers, selbst wenn bedungen ist, daß die Ware nicht Konterbande sein darf, nicht statt, weil nicht festgestellt werden kann, daß die Nehmung unterblieben wäre, wenn das betreffende Gut nicht Konterbande gewesen wäre, vielmehr anzunehmen ist, daß der Kriegführende dieselbe vorerst als „feindliches Eigentum" beschlagnahmt und eingezogen hat. Bei den damaligen Verhandlungen kam zum klaren Ausdruck, daß sich die Bestimmungen der §§ 54 und 55 ASVB. nur auf die Anzeigepflicht in Kriegszeiten beziehen können und sollen, und daß daher diese Bestimmung bei einer Versicherung insbesondere einer laufenden, die vor Ausbruch des Krieges geschlossen worden ist, keine Anwendung findet. In Bezug auf die laufende Polize führte Präsident Dr. Sieveking aus, daß alle nach ihrem Abschluß

[1]) RG. vom 14. Februar 1917. I. 167/1916.

erfolgenden Deklarationen nichts weiter bedeuten als die nähere Bezeichnung des Interesses, für das s. Z. bei Abschluß der Polize Versicherung genommen sei. Die Ansicht Sievekings wird auch überwiegend in der Rechtsprechung [1]) vertreten.

Die Kriegsklausel wurde einstimmig genehmigt. Es wurde beschlossen, daß sie für alle Versicherungen ab 1. Januar 1900 allein anwendbar sein solle.

Schon bei diesen Verhandlungen war die Frage angeschnitten worden, ob die elementaren Gefahren einer Entlöschung und Lagerung während eines freiwilligen Aufenthaltes wegen Kriegsgefahr als Kriegsgefahr anzusehen seien. Man machte darauf aufmerksam, daß der Wortlaut des § 101 ASVB. bzw. 849 HGB. hierzu verleiten könne, da ganz allgemein von diesen Gefahren gesprochen wurde. Gegenüber dieser Auffassung wurde darauf hingewiesen, daß die besonderen in § 101 genannten Ereignisse nur als Beispiele von zunächst durch Kriegsgefahr verursachten Schäden anzusehen seien. Da diese elementaren Schäden aber unzweifelhaft als nicht zunächst, das heißt unmittelbar durch Kriegsgefahr verursacht angesehen werden können, auch die anwesenden Versicherer ausdrücklich erklärten, daß nach ihrer bisherigen Auffassung, der sie auch für die Folge treu bleiben wollten, der „Nur für Seegefahr Versicherer" für diese elementaren Schäden hafte, so wurde der Antrag, den Zweifel durch einen Zusatz zu § 101 zu beseitigen, als überflüssig abgelehnt. Präsident Dr. Sieveking hatte sich dieser Rechtsauffassung angeschlossen. Es sollten jedoch nur wenige Jahre vergehen, bis die Zweifel erneut auftauchten, und zwar erstattete im Februar 1904 Dr. A. Kaemmerer dem Verein Hamburger Assekuradeure ein Gutachten, in dem in entschiedenster Weise der Standpunkt vertreten wurde, daß auch die elementaren Gefahren unter dem unzweifelhaft klaren Wortlaut des § 101 ASVB. und des § 889 HGB. „Kriegsgefahr" wären. Die alten Pläne zählten noch die vom Versicherer übernommenen Gefahren auf. Das Versicherungsrecht stand damals noch streng unter der Regel von der Causa proxima. Bei Bestimmung der Kriegsgefahr fehlte die grundlegende Bestimmung, daß der Kriegsschaden „zunächst durch Kriegsgefahr" verursacht sein muß. Aus den alten Plänen ist die Bestimmung anscheinend ohne genauere Prüfung in die ASVB. übergegangen und aus ihnen in das Handelsgesetzbuch. Die Protokolle zum Handelsgesetzbuch erweisen, daß bei seiner Schaffung in diesen Punkten ein enger Anschluß an die ASVB. erstrebt wurde. Über den innern Widerspruch, der zwischen dem grundlegenden Prinzip, daß Kriegsschäden zunächst durch Kriegsgefahr verursacht sein müssen und daß diese als Beispiele von solchen durch Kriegsgefahr verursachten angeführten Ereignisse nicht zunächst durch Kriegsgefahr verursacht sind, ergeben die Protokolle gar nichts. Anscheinend ist dieser Widerspruch der Kommission nicht zum Bewußtsein gekommen. Das Hanseatische OLG. [2])

---

[1]) RG. vom 25. Oktober 1916. I. 82/1916.

[2]) Zisold gegen Nord-Deutsche, Hans. Ger.-Ztg. 1888 Nr. 9 Seite 75.

hat sich allerdings im Gegensatz zu der damaligen Ansicht des Präsidenten Dr. Sieveking und der Hamburger Assekuranzbörse, wie in den Protokollen zur Kriegsklausel von 1899 niedergelegt, auf den Standpunkt, den Dr. Kaemmerer vertritt, gestellt. Um die Auffassung der Versicherungskreise in unzweifelhafte Übereinstimmung mit dem Wortlaut der Versicherungsbedingungen zu bringen, was sich als Notwendigkeit ergeben hatte, wurde der Zusatz zu § 101 auf der Rückseite der Hamburger Güterpolize aufgenommen. Er nimmt aus der Kriegsgefahr die elementaren Gefahren der Ausladung und Lagerung infolge jeglichen Aufenthaltes wegen Kriegsgefahr heraus und schlägt sie zur Seegefahr. „Jeglicher Aufenthalt" bedeutet nach den Protokollen und der neusten Rechtsprechung des RG.[1]) jeder nur mögliche Aufenthalt, umfaßt also insbesondere auch den Aufenthalt nach einer Nehmung, Vertreibung der Besatzung usw. Die Ausdrücke „freiwilligen" sowie „unfreiwilligen" Aufenthaltes wurden damals als nicht genügend weitgehend und zweifelsfrei abgelehnt. Durch die Änderung des für die Kriegsgefahr grundlegenden § 101 ASVB. war nunmehr auch eine Änderung der Kriegsklausel notwendig geworden. Die neuen Entwürfe wurden von Dr. A. Kaemmerer ausgearbeitet (Anlagen E a und b). Die Änderungen sind insbesondere folgende:

1. Bei den unversicherten Kosten sind ausdrücklich und, um jeden Zweifel zu beseitigen, auch die als Havariegrosse umgelegten Kosten erwähnt. Diese Bestimmung schließt sich englischem Rechte, das wiederum in erheblichem Maße vorbildlich war, an. Der englische Versicherer haftet für diese Kosten nicht, weil sie nach der Verkehrsauffassung keinen unmittelbar durch die übernommene Gefahr des Krieges der versicherten Sache zugefügten Schaden darstellen. Ob der englische Versicherer unter der allgemeinen Bestimmung des sogenannten Memorandums der Lloyds-Polize, in der ohne Einschränkung die Haftung für Havariegrosse übernommen wird, haften würde, wenn die Verteilung der Aufenthaltskosten reine Havariegrosse wäre, ist heute noch strittig. Der Verkehrsauffassung widerspricht es jedenfalls. Um jeden Zweifel auszuschließen, ist in den neueren englischen Kriegsklauseln diese Haftung ausdrücklich ausgenommen worden. Nach deutschem Seerecht sind die Aufenthaltskosten in Kriegsnothäfen nicht reine Havariegrosse, sie werden vielmehr nur nach den Verteilungsgrundsätzen der Havariegrosse umgelegt, so daß die Nichthaftung eines englischen Versicherers für sie bei einer Umlegung nach deutschem Recht einwandsfrei feststeht.

2. In Bezug auf die andern Kosten ist folgendes zu erwähnen. Die Kriegsklausel von 1899 befreite den Versicherer von denjenigen, die entstehen aus dem freiwilligen Aufenthalt, der Anhaltung sowie der Entlöschung, Lagerung und Weiterbeförderung wegen Kriegsgefahr. Der erste Entwurf von Dr. Kaemmerer strich das Wort „freiwillig". Somit

[1]) RG. vom 29. November 1916. I. 159/1916.

waren nunmehr alle Kosten eines Kriegsaufenthaltes ausgeschlossen. Das Wort „Entlöschung“ wurde durch den Ausdruck „Ausladung“ ersetzt, weil eine Entlöschung nur aus einem Schiffe möglich ist, wohl aber der Fall eintreten kann, daß sich ein Aufenthalt wegen Kriegsgefahr und eine Ausladung am Lande ereignet, z. B., wenn sich die Güter auf der Beförderung mit der Bahn über den Isthmus von Panama befinden und infolge Krieges die Weiterbeförderung eingestellt und das Gut entladen wird. Dieser Fall der Ausladung und Lagerung auf einem Transporte am Lande sollte demjenigen auf dem Wasserwege zweifelsfrei gleichgestellt werden.

Wegen der Streichung des Wortes „freiwillig“ entstanden außerordentlich eingehende Verhandlungen. Von seiten der Versicherer wurde behauptet, daß der englische Versicherer für die Kosten eines jeden Kriegsaufenthalts, insbesondere auch in dem betreffenden Transportmittel, nicht hafte. Von seiten der Maklerschaft wurde ein abweichender Standpunkt vertreten, weil der englische Versicherer für unmittelbar durch übernommene Gefahren entstehende Schäden, zu denen unter Umständen auch Kosten gehören können, also im Fall des erzwungenen Aufenthalts, als Gegensatz zu dem freiwilligen, hafte.

Um die englische Rechtslage zu klären, wurden sowohl von seiten der Versicherer als auch der Makler englische Gutachten eingeholt. Bei Prüfung des englischen Rechtszustandes in bezug auf:

a) die Gefahr der Abweichung von dem gewöhnlichen Reisewege zu einem Kriegsnothafen, weil infolge des Inkrafttretens des Seebeuterechts das Gut oder das Schiff mit demselben bedroht ist,

b) die Gefahr der Abweichung von dem gewöhnlichen Wege zu einem Kriegsnothafen, weil das Schiff, in welchem sich die versicherten Güter befinden, von einem Feind verfolgt wird,

und der hieraus entstehenden Folgen — nämlich insbesondere der als weitere Folge entstehenden Gefahren der Ausladung und Lagerung und Weiterbeförderung zum ursprünglichen Endbestimmungsplatz — muß beachtet werden, daß das englische Recht außerordentlich von deutschem abweicht. Englischem Recht ist die „laufende Versicherung“ im Sinne des deutschen Rechts vollständig unbekannt. Die englische Stempelgesetzgebung verweigert einer ungestempelten Polize die Klagbarkeit. Der englische Stempel richtet sich nach der Versicherungssumme. Da sie bei Abschluß einer „laufenden Versicherung“ nicht bestimmt werden kann, so kann eine solche nicht rechtsgültig geschlossen werden. Dem vorhandenen wirtschaftlichen Bedürfnis wird auf folgendem Hilfswege entsprochen. Entweder wird ein sogenannter Vorvertrag — wegen der fehlenden Stempelung rechtsunwirksam — geschlossen, und es ist Ehrensache ihn, sobald das zu versichernde Interesse gegeben ist, durch Ausfertigung einer gestempelten Einzelpolize und ihre Zeichnung — auch wenn bereits ein Schaden eingetreten und über ihn Streit herrscht — zu einem rechtswirksamen zu gestalten. Oder es wird eine Summe herausgenommen und gestempelt und die in Frage

kommenden Interessen von ihr abgeschrieben. Der zweite Weg ist nur dann gangbar, wenn es sich um regelmäßige Versicherungen fast gleicher Art handelt. Da sie selten vorkommen, so findet in der Praxis diese der deutschen „offenen" oder „Abschreibe-Polize" gleiche Art kaum Anwendung. Auf die hiernach gebräuchliche Einzelpolize, die auf ein bestimmtes Gut in einem bestimmten Schiffe und für eine bestimmte Reise lautet, können Rechtsgrundsätze, die denen der deutschen laufenden Versicherung gleichen oder ähneln, nicht Anwendung finden. Die sogenannte offene oder Abschreibe-Polize findet in Deutschland kaum noch Anwendung, vielmehr erfolgen fast alle Versicherungen von Gütern unter „laufenden Versicherungen". Eine genaue Gegenüberstellung des englischen Rechts und des deutschen ist daher fast unmöglich. Was in Deutschland die Regel bildet, nämlich die „laufende Versicherung", ist in England unter dem englischen Stempelrecht rechtlich unmöglich. Was in England üblich ist, die Deckung unter einem den Rechtsgrundsätzen nach allein als „Einzelpolize" anzusprechenden Vertrag oder in Ausnahmefällen unter einer sogenannten offenen Polize oder Abschreibe-Polize, ist bei uns durchaus ungebräuchlich. Unter einer günstigeren Steuergesetzgebung ist Deutschland dem wirtschaftlichen Bedürfnis des Kaufmanns besser entsprechende Wege gegangen als England, das in vielem andern vorbildlich gewesen ist.

Ferner weicht das englische Seerecht grundsätzlich und in Einfluß ausübender Weise von dem deutschen Seerecht ab. Englischem Seerecht ist es eigen, daß der Reeder alle mit dem übernommenen Transport zusammenhängenden Gefahren tragen muß. Hieraus folgt, daß, wenn er aus irgendeinem Grunde die Ware nicht am bedungenen Bestimmungsort abliefert, er jeden Anspruch auf die Fracht verliert. Der englische Reeder muß also zu der bedungenen Fracht alle mit der Ausführung der Reise verbundenen wirtschaftlichen und sonstigen Gefahren auf sich nehmen. Liefert er die Ware gleichviel aus welchem Grund — z. B. infolge Entlöschung und Aufhebung des Frachtvertrags — in einem Zwischenhafen anstelle des vereinbarten Bestimmungshafens aus, so gebührt ihm keine Fracht und er setzt sich unter Umständen noch Schadensansprüchen des Ladungseigners aus. Das Institut der Differenzfracht ist dem englischen Seerecht vollständig fremd. Zu einer Aufhebung des Frachtvertrages in einem Zwischenhafen wird sich daher ein Reeder unter englischem Recht viel schwerer entschließen als ein Reeder unter deutschem, weil einmal die gesetzlichen Grundlagen hierzu fehlen und andernfalls die Lossagung vom Frachtvertrag mindestens den Verlust der ganzen bedungenen Fracht und der bisherigen Aufwendungen zur Durchführung der vereinbarten Reise zur Folge hat. Ob die in vielen englischen Konnossementen bzw. Frachtverträgen enthaltene Bestimmung „Freight due to ship, ship or goods lost or not lost" rechtliche Gültigkeit hat, erscheint mir noch zweifelhaft. In englischen kolonialen Entscheidungen ist meines Erinnerns die Gültigkeit verneint worden. Dem englischen Recht ist es somit grundsätzlich durchaus fremd,

daß der Reeder im Fall des Verbleibens der Ware im Schiffe in einem Kriegsnothafen zwecks Abwartens der Kriegsgefahr bzw. einer folgenden Löschung und Einlagerung und späteren Weiterbeförderung die hieraus entstehenden Kosten vom Verlader bezw. Ladungsempfänger fordern kann, vielmehr hat er sie — vorbehaltlich abweichender besonderer Vereinbarungen im Frachtvertrag — selbst zu tragen. Güterversicherungen werden in England naturgemäß ganz überwiegend in englischen Schiffen geschlossen. Hieraus folgt wiederum, daß bei dem Fehlen praktischer Erfahrungen die Verkehrsauffassung nur zu leicht von derjenigen sachverständiger, juristischer Kreise abweichen muß. Das Fehlen praktischer Erfahrungen in bezug auf eine tatsächlich fast rein theoretische Frage ist für die sich allmählich bildende Verkehrsauffassung von ausschlaggebender Bedeutung, da sich der Praktiker nur wenig mit für ihn rein theorethischen, wirtschaftlich .unbedeutenden Fragen zu befassen pflegt. Die Gutachten ergaben, daß die Verkehrsauffassung in erheblichem Maße von derjenigen maßgebender befragter englischer Juristen und der in der Literatur vertretenen Meinung abwich. Zur Prüfung und Klärung sind einige englische Gutachten als Anlage G beigefügt.

Auf Grund dieser und anderer ähnlich lautender Gutachten wurde von Dr. Kaemmerer gemäß den Protokollen die Ansicht vertreten, daß der englische Versicherer die Gefahr und Kosten eines erzwungenen Aufenthalts zu tragen hat. Als erzwungener Aufenthalt wurde angesehen ein Aufenthalt in einem Kriegsnothafen, den das Schiff infolge einer unmittelbaren Bedrohung mit der Nehmung, um ihr zu entgehen, anläuft, sowie ein jeder durch feindliche Maßnahmen — Aufbringung, Verweisung, Nehmung — erzwungener Aufenthalt. Es wurde daher beantragt, den früheren Standpunkt wieder herzustellen und demnach wie bisher n u r die Kosten aus dem f r e i w i l l i g e n Aufenthalt auszuschließen sowie die Nichthaftung für Kosten aus der Anhaltung zu streichen. Der erstere Antrag wurde angenommen. Eine Einigung über den zweiten war nicht erzielbar. Da die aus der Anhaltung als einer vorläufigen Maßregel entstehenden Kosten nicht erheblich sein können, so wurde, um endlich zum Schlusse zu gelangen, der Antrag fallen gelassen.

Die Rechtslage unter der Kriegsklausel ist demnach m. E. nunmehr die folgende: Der Versicherer haftet niemals für die Kosten der Ausladung, Lagerung und Weiterbeförderung wegen Kriegsgefahr, gleichviel, ob diese Ereignisse erzwungen oder freiwillig oder unter einem Tatbestand entstehen, der weder freiwillig noch erzwungen ist, sondern ein Mittelding bildet, sowie für diejenigen aus der Anhaltung und dem freiwilligen Aufenthalt[1]). Dagegen haftet der Versicherer für die Kosten, die sich in einem andern als freiwilligen Aufenthalt, soweit sie nicht in den vorerwähnten schlechthin ausgeschlossenen Kosten bestehen, gründen. Ob ein Aufenthalt

---

[1]) Abweichende Entsch. Hans. OLG. vom 12. Juni 1917. III. 128/1917.

im gegebenen Falle ein freiwilliger ist, ist eine Tat- und Rechtsfrage, die in der Klausel nicht gelöst ist und nicht gelöst werden konnte, vielmehr der späteren Entscheidung im Einzelfalle vorbehalten geblieben ist. Ob ein Aufenthalt, der durch die Kriegführenden nicht erzwungen ist, jedoch vollständig unabhängig von dem Willen des Versicherten bzw. dessen Vertretern, z. B. durch den Schiffer unter seiner gesetzlichen Wahrnehmungspflicht im Interesse der ihm anvertrauten Ladung, erfolgt, als ein freiwilliger oder erzwungener anzusehen ist, wurde damals schon erörtert. Eine Einigung der auseinandergehenden Ansichten war jedoch nicht erzielbar.

3. Der Bestimmung über die Nichthaftung für Verderb und Verminderung wurde hinzugefügt, daß andere Schäden, die während der Ausladung und Lagerung der Güter eintreten, soweit solche Schäden durch die Klausel „Nur für Seegefahr“ (§ 101 und Zusatz) gedeckt sind bzw. gedeckt werden können, ausgeschlossen sind.

Sie aufzunehmen, war notwendig, um eine Doppelversicherung mit der „Nur für Seegefahr“-Versicherung zu verhindern, weil diese Gefahren durch den Zusatz zu § 101 aus der Kriegsgefahr herausgenommen und zur Seegefahr geschlagen waren. Die Worte „oder können“ bezwecken, die Kriegsversicherer auch dann zu schützen, wenn die „Nur für Seegefahr“-Versicherung ohne Zusatz zu § 101 geschlossen ist, z. B. bei binnendeutschen Polizen unter dem HGB. oder wenn die Deckung der Seegefahr unter diesem Zusatz erloschen war, weil der Versicherte die Anzeigen oder Prämienzahlungen nicht geleistet hatte.

4. Bei der Ausschlußbestimmung für Zölle und Kontributionen wurde noch hinzugefügt, „sowie für daraus entstehende Kosten“, damit nicht ein Versicherter glauben könnte, die Kosten ihrer Anschaffung vom Kriegsversicherer ersetzt zu erhalten.

Es war nämlich tatsächlich vorgekommen, daß ein Versicherter den Ersatz der ihm durch die Anschaffung von Zöllen und Kontributionen entstandenen Kosten mit der Begründung gefordert hatte, daß sie nicht ausdrücklich ausgeschlossen wären.

5. Betreffs des Abandonrechtes wurde noch eine Änderung vorgenommen. Nach der Kriegsklausel von 1899 lief die Frist, während welcher die den Abandon rechtfertigende Bedrohung mindestens bestanden haben muß, von ihrem Eintritt ab, also von der Nehmung und was dieser in bezug auf das Abandonrecht gleichzuachten ist. Diese Bestimmung weicht ab von der Regel des HGB. und der ASVB. Die Abweichung wurde s. Z. vorgenommen, weil mit der Möglichkeit gerechnet wurde, daß sich die Nehmung in weitentfernten überseeischen Ländern mit mangelhafter oder durch den Krieg gestörter Verbindung ereignen könne und der Zweck des Abandons, das Verhältnis zum Versicherer schnell zu klären, nicht erfüllt würde, wenn die Frist erst von der Anzeige an den Versicherer, wie im Gesetz vorgesehen, liefe. Hiergegen wurde nunmehr geltend gemacht, daß der genaue Zeitpunkt der Nehmung unter Umständen zweifelhaft und nicht ermittelbar sein könne

und insbesondere, daß die Nachricht von derselben erst nach Ablauf der Frist eintreffen könne und zu gleicher Zeit mit den den Abandon rechtfertigenden Urkunden, so daß der Versicherer gezwungen wäre, unter Umständen große Summen schnell zahlen zu müssen, ohne Zeit zu haben, die erforderlichen Barmittel flüssig zu machen bzw. sich von seinen Rückversicherern Einschuß zu beschaffen. Es kann nicht bestritten werden, daß hierin eine Härte für den Versicherer lag, und so wurde der Rechtsstandpunkt des Gesetzes in die Kriegsklaúsel wieder aufgenommen und bestimmt, daß die Frist bis zur zulässigen Abandonerklärung erst von der Andienung, „daß dem Versicherten die freie Verfügung über das versicherte Interesse entzogen ist", läuft. Durch den gewählten Wortlaut erfolgt keine Ausdehnung der den Abandon rechtfertigenden Ereignisse auf andere als die im Gesetze bestimmten Fälle. Insbesondere wird das Abandonrecht nicht ausgedehnt auf Fälle, in denen tatsächlich durch allgemeine Umstände dem Versicherten die freie Verfügung über die versicherte Sache entzogen ist, zum Beispiel wenn die Ware in einem Lande, über welches dieselbe reisen sollte, bei einem Spediteur eingelagert ist, jedoch infolge durch den Krieg veranlaßter fehlender Transportgelegenheit oder eines Ausfuhrverbots oder des Verbots des Handels mit dem Feinde nicht nach ihrer Bestimmung weiterbefördert werden kann. Die Wortfassung ist in Anlehnung an die Kriegsklausel von 1899 beibehalten worden, obgleich es für den Laien wohl klarer gewesen wäre, einfach zu sagen: „von dem Tage, an welchem dem Versicherer Anzeige von dem Eintritt des den Abandon rechtfertigenden Ereignisses gemacht ist".

Die am 10. Februar 1905 angenommene neue Fassung hat seit jener Zeit die Grundlage der Hamburger Kriegsversicherung mit Ausnahme solcher im Anschluß an Seeversicherungen unter anderm, insbesondere ausländischem Recht, und der Versicherung der Kriegsgefahr bei Kontanten und Valoren gebildet. Dieselbe liegt als Anlage F bei.

Der gegenwärtige Krieg hat mancherlei Fälle gezeitigt, die zur gerichtlichen Entscheidung gebracht worden sind. Im Folgenden werde ich die rechtliche Tragweite der Klausel unter Berücksichtigung der inzwischen erfolgten Entscheidungen zu erörtern versuchen.

II. Teil.

Gegenwärtiger Rechtszustand.

Durch die Kriegsklausel werden mit gewissen später zu erörternden Ausnahmen die durch die Klausel „Nur für Seegefahr“ ausgeschlossenen Schäden gedeckt. Die Feststellung der solchermaßen als Kriegsgefahr übernommenen Schäden kann daher nur an der Hand der Klausel „Nur für Seegefahr“ ermittelt werden.

Die Klausel „Nur für Seegefahr“ schließt von der allgemeinen Versicherung gegen alle Gefahren grundsätzlich die „zunächst durch Kriegsgefahr verursachten Schäden“ aus.

Der Begriff des Krieges im Versicherungsrecht ist nicht an irgendwelche völkerrechtlichen Vorschriften gebunden[1]), vielmehr handelt es sich ausschließlich darum, ob tatsächlich ein Krieg besteht. Bei den ungeregelten Verhältnissen vieler überseeischer Länder muß als Krieg angesehen werden zum mindesten jede mit den Waffen in der Hand auf die Änderung der bestehenden staatsrechtlichen Verhältnisse gerichtete Bewegung[2]), wobei es gleichgültig ist, ob sich diese Bewegung gegen die eigene Regierung — z. B. Revolutionen — oder gegen ein fremdes Land — Jameson Raid — richtet. Ferner ist vollständig unbeachtlich, ob der geschädigte Versicherte Bürger des in solchem Zustande sich befindenden Landes oder irgendeines andern Landes ist. Strittig ist, ob Vorbereitungen zum Kriege schon unter den Begriff der Kriegsgefahr fallen ebenso wie Maßnahmen kriegerischer Natur, die ein neutraler Staat zum Schutze seiner Neutralität ergreift. Ich möchte einige Beispiele aus dem gegenwärtigen Kriege anführen, welche dieses näher beleuchten. Kurz vor Ausbruch des gegenwärtigen Krieges und bevor die allgemeine Mobilmachung befohlen war, wurde der gesamte Verkehr auf der Elbe eingestellt und es wurden Minenlegübungen vorgenommen, welche den Schutz der deutschen Küsten gegen einen überraschenden Angriff eines Feindes bezweckten. Ich persönlich bin der Ansicht, daß, obgleich weder der Krieg erklärt noch durch offenkundige tatsächliche Kampfhandlungen bereits der Krieg begonnen hatte, trotzdem ein Schaden, der durch eine dieser Minen entstanden wäre, im Sinne des Versicherungsrechtes als ein Kriegsschaden anzusehen gewesen wäre. Das

[1]) RG. vom 3. Juli 1917. III. 114/1917.

[2]) RG. vom 28. April 1909. I. 239/1909. RG. vom 10. Januar 1912. I. 599/10.

Gleiche gilt von Schäden, welche durch die von Holland, Norwegen und Schweden zum Schutze ihrer Neutralität ausgelegten Minenfelder entstehen können. Hiernach sind — meiner Meinung nach — sowohl Maßnahmen, die in Zeiten, in denen der Kriegsausbruch unmittelbar droht, von einer Regierung für den Kriegsfall getroffen werden, als auch Maßnahmen neutraler Staaten zum Schutze ihrer Neutralität in einem unmittelbar drohenden oder bereits ausgebrochenen Kriege, im Sinne des Versicherungsrechtes mit zur Kriegsgefahr zu rechnen. Unter Maßnahmen verstehe ich alle Handlungen, die eine Regierung zur Förderung ihrer Ziele in bezug auf den unmittelbar drohenden oder ausgebrochenen Krieg ergreift, und zwar ohne Rücksicht darauf, ob diese sich gegen Dritte oder die eigenen Bürger richten. Zu den Maßnahmen sind ferner alle Handlungen zu rechnen, die von Personen vorgenommen werden, derer sich die Regierung zur Durchführung bedient; es macht hierbei keinen Unterschied, ob die Handlung der betreffenden Person den gegebenen Anweisungen entspricht oder nicht, sofern nur der Handelnde gutgläubig im Rahmen des ihm gewordenen Auftrages zu handeln meint[1]).

Ferner bin ich der Ansicht, daß ein Schaden, der durch im Kriege gelegte Minen nach Friedensschluß eintritt, als Kriegsschaden anzusehen ist. Die Hamburger Versicherer haben durch den Ausschluß der Haftung für Minen und Torpedos bei der „Nur für Seegefahr" Polize den möglichen Zweifel beseitigt. Da es sich bei diesem Ausschluß um eine selbständige Klausel und nicht um eine Abänderung des § 101 nebst Zusatz handelt, so wird die auf diese Weise ausgeschlossene Gefahr der Minen und Torpedos nach Friedensschluß nicht stillschweigend und zweifelsohne durch die Kriegsklausel gedeckt sein. Die Deckung wird fehlen, wenn sich das Reichsgericht meiner Ansicht nicht anschließen und einen solchen Schaden für einen nicht zunächst durch Kriegsgefahr verursachten ansehen sollte.

Meine vorstehenden Ansichten finden noch eine Stütze in den folgenden Erwägungen. Gefahr wird im Versicherungsrecht in ganz verschiedener begrifflicher Bedeutung gebraucht. Im Transportversicherungsrecht und in bezug auf den Versicherer bedeutet „Gefahr" den Gefahrzustand, dem die versicherte Sache durch die vom Versicherten eingegangene Unternehmung ausgesetzt ist. Gefahrzustand in bezug auf den Versicherten ist die Fülle der möglichen Schädigungen, das Risiko, das er durch Eingehung der Unternehmung übernommen hat, in bezug auf den Versicherer der Teil dieser, der durch den Versicherungsvertrag von den Schultern des Versicherten abgenommen und auf den Versicherer übertragen ist. Dieser umfaßt bei der Seeversicherung grundsätzlich alle Gefahren, denen das Gut ausgesetzt ist. Der Gefahrzustand besteht für den Versicherer seit Abschluß der Versicherung und ist an sich der Steigerung oder Minderung unzugängig. Wohl aber ist eine andere Veränderung des Gefahrzustandes

[1]) RG. vom 15. Juni 1917. VII. 46/1917.

möglich. Mit ihm kann eine Änderung der Gefahrwahrscheinlichkeit, oder mit andern Worten der Möglichkeit, daß ein der Versicherung unterliegendes, schädigendes Ereignis eintreten kann, Hand in Hand gehen. Nun sprechen bezeichnenderweise das HGB. und die ASVB., wenn sie die den Versicherer zur Leistung verpflichtenden Umstände hervorheben, immer nur von „Gefahr"; sobald es sich um Einschränkungen dieser grundsätzlichen Leistungspflicht handelt, von „Schäden"[1]). Hieraus ergibt sich zwingend, daß mit „Gefahr" nicht das schadenbringende Einzelereignis gemeint ist, sondern der von Beginn der Versicherung ab bestehende, seiner Eintrittswahrscheinlichkeit nach schwankende „Gefahrzustand", dem die versicherte Sache ausgesetzt ist. Dann umfaßt aber auch der Begriff der Kriegsgefahr in § 101 ASVB. nicht allein die Ereignisse, die tatsächlich durch den Ausbruch des Krieges in größte Wahrscheinlichkeit des Eintritts gerückt sind, sondern die gesamte, seit Beginn der Versicherung auf der Unternehmung ruhende Gefahr eines Krieges. Letztere, da die mehr oder weniger große Wahrscheinlichkeit des Eintritts des Versicherungsfalls die Gefahr nicht beeinflussen kann, auch bereits in bezug auf Ereignisse, die tatsächlich vor Ausbruch oder nach Beendigung des Krieges eintreten, wohl aber mit der Kriegsgefahr in unmittelbarem unlösbarem Zusammenhang stehen. Nach dieser m. W. mit der herrschenden Meinung übereinstimmenden Bestimmung des Begriffs „Gefahr" im Transport- und insbesondere Seeversicherungsrecht würden die vorerwähnten mit einem Kriege unmittelbar in Zusammenhang stehenden Ereignisse, auch wenn sie sich vor bzw. nach Beendigung der Kriegszustände erst schadenbringend auswirken, mit zur Kriegsgefahr zu rechnen sein.

Nicht alle schadenbringenden Folgen der vorstehend bestimmten Kriegsgefahr sind aber durch die Klausel „Nur für Seegefahr" von der Versicherung ausgeschlossen, sondern nur die „zunächst" durch Kriegsgefahr verursachten. „Zunächst" hat nach der regelmäßigen Rechtsprechung des Reichsgerichts und der herrschenden Meinung denselben Sinn wie „unmittelbar". Es schließt sich der dem englischen Seeversicherungsrechte zugrunde liegenden Regel von der „Causa proxima non remota spectetur" vollständig an. „Verursacht" im rechtlichen Sinne als Gegensatz zum philosophisch-wirtschaftlichen heißt, daß die Folgeerscheinung entstanden sein muß aus einer Tatsache, die nicht weggedacht werden kann, ohne daß der Erfolg für die Wirkung ein anderer wird[2]). Die Verbindung dieser beiden Ausdrücke bedeutet daher, daß die Kriegsgefahr ganz unmittelbar die vorliegende Wirkung verursacht haben muß oder mit andern Worten, daß der Schaden unzweifelhaft nicht eingetreten wäre, wenn die Kriegsgefahr nicht unmittelbar auf die versicherte Sache schädigend eingewirkt hätte. Soweit die Kriegsgefahr nur mittelbar mitgewirkt, insbesondere durch deren Einwirkung andere unmittelbar zum Schadensereignis führende Gefahren vergrößert hat, muß dieselbe bei

[1]) Kisch „Gefahr im Versicherungsrecht" Ztschr. für die gesamte Vers.-Wissensch. 1917 Nr. 5.

[2]) RG. vom 5. März 1917. I. 9/1917. Hans. OLG. vom 13. März 1917.

Beurteilung der Haftung des „Nur für Seegefahr"-Versicherers vollständig ausscheiden[1]).

Im Zweifel soll angenommen werden, daß ein vorliegender Schaden nicht durch Kriegsgefahr verursacht ist. Diese Bestimmung findet nur dann Anwendung, wenn der Tatbestand einen Zweifel zuläßt. Der Tatbestand kann, wenn auch nicht mit unbedingter Sicherheit, so doch mit so großer Wahrscheinlichkeit für die eine oder die andere Seite sprechen, daß ein Zweifel ausgeschlossen erscheint[2]). In solchen Fällen sowie bei Rechtsfragen liegt kein Zweifel im Sinne dieser Bestimmung vor.

Hiermit wäre die Grundlage der Kriegsschäden in großen Zügen bestimmt. Es empfiehlt sich jedoch, auf die im Gesetze namentlich angeführten Fälle näher einzugehen, besonders, da bei der späteren Erörterung des Abandonrechtes auf einen Teil derselben zurückgegriffen werden muß.

Ich beginne mit dem ersten derselben, der „Konfiskation durch kriegführende Mächte". Konfiskation bedeutet „Entziehung der freien Verfügung des bisherigen Eigentümers verbunden mit der Aneignung der Sache seitens des Nehmenden". Wie bei allen Fällen so auch bei diesem, ist es für den Versicherungsvertrag vollständig unbeachtlich, ob die ergriffenen Maßnahmen völkerrechtlich zulässig sind oder nicht. Entscheidend ist ganz ausschließlich der Tatbestand und nicht ihre rechtliche oder sonstige Begründung. Wenn sich also tatsächlich im Kriege befindliche Mächte irgendeinem Dritten auch ihren eigenen Untertanen gehörendes Eigentum aneignen, so liegt „Konfiskation" vor. Requisition ist eine Konfiskation, bei welcher der nehmende Staat die Absicht der Entschädigung des früheren Eigentümers hat. Abweichend das Reichsgericht, das eine Konfiskation grundsätzlich als nur den Prisengerichten zustehend bezeichnet hat[3]).

Nehmung ist der weitgehendste Begriff der Entziehung der freien Verfügung über die versicherte Sache dem jeweiligen Besitzer gegenüber. Nehmung und Aufbringung sind völkerrechtlich sowie im Sinne der vorliegenden Kriegsklausel gleichbedeutende Begriffe. Als Aufbringung und Nehmung bezeichnet man den Akt des Kriegsschiffes, der sich rechtlich und der Wirkung nach als Beschlagnahme im Gegensatz zur Konfiskation kennzeichnet[4]).

Beschädigung und Vernichtung bedürfen keiner Begriffsbestimmung.

Werden diese Maßnahmen von Kriegsschiffen oder Kapern ergriffen, selbstverständlich in Zeiten des unmittelbar drohenden oder bestehenden Kriegszustandes, so liegt Kriegsgefahr und somit ein ausgeschlossener Schadensfall vor. Gleichgültig ist es dabei, ob die Kriegsschiffe oder Kaper anerkannten oder nicht anerkannten Mächten angehören, z. B. einer im Aufstand gegen die eigene Regierung befindlichen Flotte, wobei es mir wieder unbeachtlich

[1]) RG. vom 28. November 1916. I. 159/1916.

[2]) RG. vom 14. Januar 1885. I. 408/84 und OLG. Königsberg vom 23. Januar 1917.

[3]) RG. vom 25. Oktober 1916. I. 87/1916.

[4]) RG. vom 25. Oktober 1916. I. 87/1916. RG. vom 4. April 1917. I. 181/1916.

erscheint, ob diese Regierung von Rechts wegen die Regierungsgewalt ausübt oder nur auf Grund usurpierter Gewalt. Gerade die ausdrückliche Erwähnung in diesem Beispiel, daß es für die Beurteilung solcher Art von Kriegsschäden gleichgültig ist, ob die Täter anerkannten oder nicht anerkannten Mächten angehören, beweist, daß bei der Beurteilung des Vorliegens von Kriegsschäden alle völkerrechtlichen Grundsätze auszuscheiden haben und nur der reine Tatbestand von Bedeutung ist.

Ferner werden als Kriegsgefahr bezeichnet die Kosten, welche entstehen aus der Anhaltung. Anhaltung ist die vorläufige freie Verfügungsentziehung ohne Absicht der Nehmung bzw. Aneignung und hierdurch von ihr unterschieden[1]). Es ist bei dieser Gelegenheit aber nicht unerwähnt zu lassen, daß anscheinend die Ausdrücke „Anhaltung", „anhalten" in den ASVB. und in dem HGB. in verschiedener Bedeutung angewandt werden. Im § 101 ASVB. wird unter „Anhaltung" nur die der Nehmung und Beschlagnahme vorausgehende, sie einleitende kriegerische Handlung in Übereinstimmung mit der Begriffsbestimmung des frühern Rechtes [2]) verstanden, wogegen bei der Regelung des Abandons unter „von Hoher Hand angehalten" alles umfaßt werden soll, also insbesondere auch die Nehmung und Beschlagnahme. Sehr beachtlich sind die Protokolle zum HGB., die auf Seite 3400 ausdrücklich aussprechen, daß unter „angehalten" als Voraussetzung des Abandons nur eine „dauernde Anhaltung" verstanden werden sollte.

Die Befreiung von den Kosten der Reklamierung ergibt sich schlüssigerweise aus der Befreiung von der Nehmung. Es würde dem Grundsatz der Haftungsbefreiung von zunächst durch Kriegsgefahr verursachten Ereignissen widersprechen, wenn die grundlegende Handlung zu dieser gerechnet wird, die Aufwendungen zur Abwendung ihrer Folgen aber nicht. Die namentliche Aufnahme ist in Berücksichtigung des alten Bremer Rechtes erfolgt[3]).

Das Vorliegen einer Blockade setzt das Bestehen eines Kriegszustandes im völkerrechtlichen Sinne voraus und erfordert ferner völkerrechtlich ganz bestimmte militärische Tatbestände. Es handelt sich bei dieser um ein typisches Beispiel einer bestimmten Seekriegshandlung. Die unmittelbaren Folgen der Blockade müssen daher zu den Kriegsgefahren gerechnet werden. Die Anführung der Nichthaftung für die Kosten aus einer Blockade oder der Zurückweisung von einem blockierten Hafen ist durchaus gerechtfertigt.

Wenn auch die Regel „Causa proxima non remota spectetur" bei der Trennung der „Seegefahr" von der „Kriegsgefahr" scharf angewandt werden muß, um zu bestimmen, was „Kriegsgefahr" im Sinne des Seeversicherungsrechtes ist, so hat sie doch vollständig auszuscheiden bei Beurteilung der entstehenden Folgen aus dem, was als Kriegsgefahr festgestellt ist. Auch bei Beurteilung dieser gilt wie bei allen gemäß § 69 ASVB. übernommenen Gefahren der Grundsatz von der adäquaten Kausalität. Dieses scheint mir bei der

---

[1]) RG. vom 25. Oktober 1916. I. 87/1916. RG. vom 4. April 1917. I. 181/1916.

[2]) Benecke „Assekuranz und Havareiordnung".

[3]) Prot. HGB. Seite 3308 ff.

Aufnahme des freiwilligen Aufenthaltes wegen Kriegsgefahr, wenn die bisherige Auslegung richtig ist, vom Gesetzgeber nicht berücksichtigt zu sein. Der freiwillige Aufenthalt wegen Kriegsgefahr, also nach der Verkehrsauffassung das Anlaufen eines Nothafens, um den durch das Unfreiwerden der versicherten Sache nach Kriegsausbruch drohenden Gefahren zu entgehen, ist nicht unmittelbar durch Kriegsgefahr verursacht, sondern zunächst durch Furcht vor Kriegsgefahr. In England ist die unbestritten herrschende Meinung, daß das Anlaufen eines Kriegsnothafens ohne unmittelbaren Zwang durch feindliche Verfolgung gemäß der Regel von der „Causa proxima" nicht durch Kriegsgefahr, sondern durch Furcht vor ihr verursacht ist, so stark, daß angesichts der diesen Standpunkt übereinstimmend vertretenden Meinung der befragten Berater m. W. kein Versicherter es gewagt hat, die Frage zur gerichtlichen Entscheidung zu bringen. (Siehe Anlage A, B und C.) Die bisherige Auffassung, daß ein solches Anlaufen zunächst durch Kriegsgefahr verursacht sei, entspricht auch m. E. nicht dem Grundsatz von der unmittelbaren Ursächlichkeit. Möglicherweise ist die abweichende Ansicht dadurch entstanden, daß die in § 101 angeführten Ereignisse als Beispiele eines zunächst durch Kriegsgefahr verursachten Schadens angesehen worden sind. Die Protokolle zum HGB. erweisen zwingend, daß man sich bei der Aufnahme des Begriffs der „Plünderung", worunter das gewaltsame, widerrechtliche Aneignen von Sachen verbunden mit ihrer sinnlosen Zerstörung und Beschädigung zu verstehen ist, vollständig klar darüber gewesen ist, daß es sich bei ihr — selbst wenn von Kriegsschiffen im Kriege verübt — nicht um ein Beispiel von Kriegsgefahr, sondern um eine Art von Seeraub handelt, die ohne ausdrückliche Namhaftmachung zu Lasten der „Nur für Seegefahr"-Versicherung geblieben wäre[1]). Plünderung seitens Kriegsstreitkräften ist ein Handeln unter ausdrücklicher und bewußter Vernachlässigung der Dienstpflichten und nicht in gutgläubiger, wenn auch falscher Erfüllung derselben. Jn dieser Auffassung, daß die im § 101 ausdrücklich genannten Ereignisse nicht ausnahmslos als Beispiele von zunächst durch Kriegsgefahr verursachten Schäden aufzufassen sind, werde ich auch noch dadurch bestärkt, daß unter denselben wohl die Gefahr der Ausladung und Lagerung infolge solchen Aufenhalts genannt ist, aber nicht die mit ihr auf das engste verbundene Gefahr der Wiedereinladung und Weiterbeförderung. Sowohl die Gefahr der Wiedereinladung als auch die der Weiterverladung werden nach der herrschenden Meinung als unzweifelhaft zur Seegefahr gehörig angesehen. Es scheint mir aber durchaus widersinnig zu sein, die einleitenden Ereignisse der Ausladung und Lagerung als zunächst durch Kriegsgefahr verursacht anzusehen, und die unlöslich mit ihnen verbundene nur eine Weiterfolge der gleichen Ursache darstellende Gefahr der Wiedereinladung und Weiterbeförderung nicht. Auch praktisch angesehen erscheint diese Auffassung unzweckmäßig, denn die grundsätzlich nach einer Kriegsbelästigung

[1]) Prot. HGB. Seite 3310 ff.

ununterbrochen fortbestehende Versicherung würde alsdann in der Mitte zerschnitten, indem ein Stück herausgenommen wird. Wenn später das Gut weiterverladen wird und sich am Bestimmungsorte ein Schaden ergibt, so können außerordentliche Schwierigkeiten entstehen, da streng genommen der Seegefahr-Versicherer für den Schaden oder den Teil desselben, welcher während der Ausladung und Lagerung entstanden ist, nicht haftet. Praktisch wird diese Folge allerdings wohl nicht zu häufig eintreten, da nach den Regeln über die Beweislast, zum mindesten bei Verladung in Dampfern (Zusatz zu § 146 Rückseite der Hamburger Güterpolize), der Versicherer beweisen muß, daß der vorliegende Schaden auf eine ausgeschlossene Gefahr zurückzuführen ist, wenn der Versicherte den Schaden an sich nachgewiesen hat. Dieser Beweis wird vom Versicherer nur selten zu erbringen sein. Ernster liegt der Fall, wenn bei der Wiedereinladung die Tatsache vorheriger Beschädigung festgestellt ist und sich der Schaden während der Weiterreise weiter entwickelt hat. Das Gleiche gilt, wenn sich schon bei der Ausladung Beschädigung ergeben hat und sie während der Lagerung weiter fortgeschritten ist. Diese nach der herrschenden Auslegung des Gesetzes unlogische und unpraktische Behandlung der Gefahr der Ausladung und Lagerung im Kriegsnothafen bestärkt mich in meiner Auffassung, daß im § 101 mit dem Ausdruck „Gefahren der Ausladung und Lagerung" nicht alle Gefahren, sondern nur die während derselben auftretenden zunächst durch Kriegsgefahr verursachten als Gegensatz zu den elementaren gemeint sind, wenn auch in den alten Plänen, welche sich englischem Rechte anschlossen, die Tragweite der Bestimmung der herrschenden Meinung entsprach. Der Zusatz zu § 101 auf der Rückseite der Hamburger Güterpolize (Anlage J), durch den die Elementargefahr der Ausladung und Lagerung zur Seegefahr geschlagen wird, schafft für Versicherungen, für welche sie maßgebend ist, klare Rechtsverhältnisse. Die Protokolle zum AHGB. erweisen nur, daß die Bestimmung ohne weitere Erörterungen aus den alten Hamburger Plänen herübergekommen ist, welche sowohl die übernommenen als auch die ausgeschlossenen Gefahren namentlich aufzählten und nicht den Grundsatz von dem Ausschluß der „zunächst durch Kriegsgefahr" verursachten Schäden kannten. Wegen der Rechtslage in England wird auf die Ausführungen auf Seite 7 ff. und die beiliegenden englischen Rechtsgutachten (Anlage A, B und C) verwiesen.

Der weitere logischerweise erfolgende Ausschluß der Folgen eines solchen Aufenthaltes, nämlich des Verderbs und der Verminderung der Güter, der Kosten und Gefahr ihrer Entlöschung und Lagerung und der Kosten ihrer Weiterbeförderung, ist aus dem alten Plan von 1852 herübergenommen, ohne daß die Protokolle des AHGB. weiteren Aufschluß geben. Fraglich kann nur sein, ob sich der Ausdruck „solchen Aufenthaltes" ausschließlich auf den im vorhergehenden Absatz erwähnten „freiwilligen Aufenthalt wegen Kriegsgefahr" bezieht oder ob, da diese Bestimmung einen neuen Absatz darstellt, es sich um jeglichen Aufenthalt wegen Kriegsgefahr handelt, also insbesondere auch um den Aufenthalt

zwischen Nehmung und nachfolgender Vernichtung des früheren Eigentumsverhältnisses oder Freigabe. Ich möchte mich zu der Ansicht bekennen, daß das Wort „solchen Aufenthaltes“ beweist, daß nicht jedweder Aufenthalt wegen Kriegsgefahr gemeint ist, sondern nur der im vorhergehenden Beispiel erwähnte „freiwillige Aufenthalt“. Für meine Auffassung spricht ferner das im ersten Satze des § 101 ausgesprochene Prinzip, daß die Versicherung grundsätzlich auch nach einer Kriegsbelästigung bis zur Beendigung der versicherten Reise, sei es durch prisengerichtliche Kondemnation oder Erreichung ihres bedungenen Endpunktes, fortdauern soll. Die Frage, ob für den Versicherten nach erfolgter Nehmung und Inbenutzungnahme der versicherten Sache durch den Nehmenden und bei nach menschlichem Ermessen sicher zu erwartender Kondemnation überhaupt noch ein versicherbares Interesse fortbestehen kann, ist zu bejahen. Erst durch die prisengerichtliche Kondemnation wird das Eigentum vernichtet und auf den Nehmenden übertragen, wobei es unbeachtlich ist, ob die Eigentumsübertragung nach den in Frage kommenden prisengerichtlichen Grundsätzen mit der Kondemnation erfolgt oder durch die Kondemnation auf den Zeitpunkt der Nehmung zurückverlegt wird[1]). Wichtig war die Frage, was mit „solchem Aufenthalt“ gemeint war, früher, weil für den Fall der Dauer dieses Aufenthaltes über 3 Monate hinaus die Haftung des Versicheres für den infolge der Verzögerung entstandenen Verderb und Verminderung in § 70 Nr. 3 bestimmt war, und diese wesentliche Bestimmung zugunsten des Versicherten bei meiner Auffassung nicht übergreifen kann auf die nicht freiwilligen Aufenthalte. Da es aber sachlich durchaus unbegründet ist, den Versicherten im leichteren Falle, nämlich den der Flucht vor den allgemein drohenden Kriegsgefahren, besser zu stellen als in den schwereren Fällen der Nehmung, so scheint dieses gegen meine Auffassung zu sprechen. Die jetzige Kriegsklausel schließt jegliche Haftung für Verderb und Verminderung unter Nr. 2 und im Fall jeden Aufenthaltes wegen Kriegsgefahr aus. Die Frage hat daher heute keine praktische Bedeutung mehr.

Ferner sind durch die Klausel „Nur für Seegefahr“ nicht versichert:

a) Die zunächst durch Kriegsgefahr verursachten Totalverluste. Ein Totalverlust liegt vor, wenn die versicherte Sache zugrunde gegangen oder dem Versicherten ohne Aussicht auf Wiedererlangung entzogen ist. Ein solcher Fall ist gegeben, wenn sich der die Konnossemente haltende Bankier von der nehmenden Regierung die Sache ausliefern läßt und sie veräußert, um sich für seine Forderungen Bardeckung zu verschaffen[2]), oder wenn das Prisengericht die Ware verkaufen läßt und später den Erlös freigibt oder bis zur Beendigung des Krieges hinterlegen läßt oder denselben einzieht, oder wenn die versicherte Sache requiriert wird[3]). Eine einfache Sequestrierung und

[1]) RG. vom 13. Januar 1917. I. 141/1916.

[2]) Hans. OLG. vom 8. Februar 1917. III. 277/16.

[3]) RG. vom 7. Juli 1917. I. 45/1917.

Einlagerung ohne Enteignungsabsicht gegen den bisherigen Eigentümer bildet dagegen keinen reinen Totalverlust.

b) Die Aufwendungen, die zur Rettung der versicherten Sache wenn tunlich mit Genehmigung der Versicherer verwandt werden, und zwar gleichviel ob mit oder ohne Erfolg. Strittig ist, ob der Versicherer für sie, wenn sie Havariegrosse bilden, im Gesamtschadensbetrag über 100 % haftet. In neuester Zeit wird diese Nichthaftung über 100 % entschieden behauptet. Ich möchte mich auf das bestimmteste gegen diese Auffassung aussprechen. Da die Frage zurzeit in mehreren ähnlich liegenden Fällen der Entscheidung der Gerichte unterliegt, so möchte ich mich rechtlicher Ausführungen enthalten, aber doch auf die innere Unbilligkeit dieses Standpunktes hinweisen. Mißlingt die Rettung — und niemand kann vorher sagen, ob Rettungsmaßnahmen Erfolg haben werden —, so haftet der Versicherer über 100 %, weil solchenfalls eine Havariegrosse-Verteilung nicht möglich ist. Gelingt dieselbe dagegen und findet die Verrechnung der Rettungskosten in Havariegrosse statt, so erhält der Versicherte bloß seine Versicherungssumme und muß den sie überschreitenden Betrag des Schadens selbst tragen, obgleich er bei Vornahme der Rettungsmaßregeln verpflichtet ist, sachgemäßen Vorschlägen der Versicherer Folge zu geben. Meine persönliche Ansicht ist, daß bei Abfassung der ASVB. und des HBG. diese Folge nicht gewollt ist und die unklare Wortfassung zu der jetzt dem Gerichte vorliegenden Streitfrage Veranlassung gegeben hat. In bezug auf die Kriegsgefahr-Versicherung führt dieser neueste Standpunkt der Versicherer unmittelbar dazu, den Zufall entscheiden zu lassen. Richtet sich die Nehmung gegen Schiff und Ladung und sind die Eigentumsverhältnisse bei beiden die gleichen, so bilden die Verteidigungsmaßregeln im Prisengericht sowie die möglicherweise aufzuwendenden Loskaufkosten „Havariegrosse", und die Haftung ist auf 100 % begrenzt. In allen andern Fällen, und sie werden bei dem gegenwärtigen Dampferverkehr mit seiner Mannigfaltigkeit von verschiedenen Ladungseigentümern und ganz verschiedenen völkerrechtlichen Verhältnissen in bezug auf die einzelne Ladung die Regel bilden, können diese Aufwendungen nur in den seltensten Fällen Havariegrosse bilden und der Versicherer haftet als Folge unbeschränkt und über 100 %. Nach englischem Rechte haftet der Versicherer für diese Kosten unter den Bestimmungen der „sue and labouring clause" bzw. der Haftung für General average ohne jede Rücksicht auf andere die versicherte Sache treffende Schäden.

Ich glaube, mit vorstehendem dargelegt zu haben, was im Sinne der Klausel „Nur für Seegefahr" als Kriegsschaden angesehen werden muß. Er ist durch die Kriegsklausel vom Kriegsversicherer übernommen jedoch nicht vollständig. Es sind daher noch die Einschränkungen zu erörtern, die zu der grundsätzlichen Haftung in der Kriegsklausel bedungen sind.

Sie sind nach Nr. 1 „die Kosten (auch die als Havariegrosse umgelegten Kosten), welche entstehen aus dem freiwilligen Aufenthalt". Die Beschränkung ist schon bei Erörterung der Entstehung der Kriegsklausel besprochen.

Ferner sind ausgeschlossen die Kosten, die entstehen:

1. Aus der Blockade des Aufenthaltshafens und der Zurückweisung von einem blockierten Hafen. Die Ausnahmen sind wieder im Hinblick auf das englische Recht vorgenommen worden, das sie nicht als unmittelbar „proximatly caused" durch übernommene Gefahren der versicherten Sache zugefügte Schäden ansieht.

2. Aus der Anhaltung, Ausladung, Lagerung und Weiterbeförderung der Güter wegen Kriegsgefahr. Die rechtliche Tragweite der Bestimmung ist bereits eingehend gewürdigt und kann ausscheiden. Zu prüfen ist aber die folgende Frage. Für die Kosten der Ausladung, Lagerung und Weiterbeförderung hat der Reeder bzw. Aufwendende nach deutschem Seerecht ein gesetzliches Pfandrecht an dem Gute, jedoch keinen persönlichen Anspruch an seinem Eigentümer. Die Kosten ruhen also auf der versicherten Sache. Die Belastung geht im Falle ihres Verkaufes nach der Verkehrsauffassung auf den Erlös über. Zum Beispiel wenn das Gut genommen und verkauft wurde und die spätere prisengerichtliche Verhandlung ergibt, daß trotz Freigabe des Erlöses keine Entschädigung zu leisten ist, weil die Aufbringung berechtigt war und erst die im Prisenverfahren bekanntgewordenen Tatsachen zur Freigabe führen mußten. Da diese Kosten sich in einer übernommenen Gefahr gründen, so hat im Falle des Abandons der Versicherte für sie dem Versicherer keine Sicherheit zu geben, im Falle des Totalverlustes, z. B. durch Kondemnation oder Feuer, erlöschen sie, weil sie keine persönliche Verpflichtung des Versicherten darstellen. Praktisch kommt es für den Versicherer in Frage in denjenigen Fällen, in denen das Gut oder der Erlös freigegeben oder für seine Nehmung Entschädigung geleistet wird, sei es unter einer Requisitionsentschädigung sei es unter den Bestimmungen des Friedensvertrages. Strittig ist die Rechtslage, wenn das Gut mit Kosten aus freiwilligem Aufenthalt belastet ist, z. B. bei den Gütern aus deutschen Schiffen in Italien und Portugal, und später durch ihre Nehmung bzw. Beschlagnahme der Versicherungsfall eintritt. Ich bin der Ansicht, daß sich auch in diesen Fällen nach den für den Abandon gültigen Grundsätzen des Totalverlustes, die auf die Requisition als reinen Totalschaden ebenfalls Anwendung finden, der Versicherer den Abzug der auf dem Gute bzw. Erlöse ruhenden Kosten aus freiwilligem Aufenthalt gefallen lassen und mit dem sich endgültig ergebenden Geretteten zufrieden sein muß [1]). In England hat sich im Fall des Totalverlustes,

[1]) Vgl. Hans. OLG. vom 12. Juni 1917. III. 128/1917.

zu dem auch der Abandon gehört, der Versicherer mit dem endgültig Geretteten abzufinden.

Die Ausschlußbestimmung betreffs der Schäden während eines durch Kriegsgefahr verursachten Aufenthaltes, die durch die Klausel „Nür für Seegefahr“ gedeckt sind bzw. gedeckt werden können, ist bereits erörtert und kann daher hier ausscheiden.

Die Nichthaftung für die Auferlegung von Zöllen und Kontributionen entspricht wiederum englischem Rechte, da durch sie der versicherten Sache — subject matter insured — durch eine versicherte Gefahr unmittelbar kein Schaden zugefügt, vielmehr nur der Eigentümer der Sache geschädigt wird.

Es verbleibt jetzt nur noch die Erörterung des außerordentlich wichtigen Abandonrechtes.

Ich fasse den Abandon im Gegensatz zum RG.[1]) als zum Totalverlust gehörig und nicht als ein selbständiges Rechtsinstitut auf. Der Abandon stellt etwas Singuläres dar; er dehnt den Begriff des tatsächlichen Totalschadens auf denjenigen des künstlichen aus. Daher können die Bestimmungen über den Abandon nicht extensiv ausgelegt werden. Der Abandon war bis zur Schaffung der ASVB. und des HGB. dem deutschen Versicherungsrechte durchaus fremd und sogar auch noch bis zum Beginn des gegenwärtigen Krieges den Bremer Versicherungen unbekannt. Nach den Protokollen zum HGB.[2]) ist er aus den ausländischen Rechten in das deutsche übernommen worden. In den ausländischen Rechten gehört das Abandonrecht zum Total verlust. Im englischen Rechte wird der Abandon als „constructive total loss“ im Gegensatz zum „actual total los“ bezeichnet. Der Abandon bezweckt, wenn die versicherte Sache durch eine versicherte Gefahr bedroht ist, und es ungewiß ist, ob sie gerettet werden kann[3]), das Verhältnis des Versicherten zum Versicherer schnell zu klären und den Kaufmann wieder in den Besitz seiner in der betreffenden kaufmännischen Unternehmung festgelegten Geldmittel zu setzen. Der Abandon ist nicht zulässig in allen Fällen, in denen das Schicksal der versicherten Sache ungewiß ist, sondern nur in ganz bestimmten, besonders schweren Fällen. Diese Fälle liegen in bezug auf die Kriegsgefahr vor

> „wenn die Güter dadurch bedroht sind, daß sie unter Embargo gelegt, von einer kriegführenden Macht aufgebracht oder auf andere Weise durch Verfügung von Hoher Hand angehalten sind“

und dieses Ereignis eine gewisse Zeit lang bestanden hat. Die Bedrohung der versicherten Sache muß zum mindesten mit der Gefahr der Beschädigung, des Verderbs oder der Verminderung gegeben sein[4]). Nach ständiger Recht-

---

[1]) RG. vom 13. Januar 1917. I. 141/1916.

[2]) Prot. HGB. Seite 3387 ff.

[3]) RG. vom 4. April 1917. I. 181/1916.

[4]) Prot. HGB. Seite 3474 ff.

sprechung des Reichsgerichts liegt eine den Abandon zulassende Bedrohung des Gutes schon vor, wenn das Schiff mitsamt den Gütern beschlagnahmt ist, auch wenn sich die Beschlagnahme nicht unmittelbar gegen das Gut richtet[1]). Diese Auffassung deckt sich mit dem englichem Recht, denn Capture des Schiffes ist nach ihm prima facie proof constructive total loss und damit das Abandonrecht gegeben.

Der Ausdruck „Embargo" findet sich in der neueren Rechtsprechung nicht mehr. Um zu seiner Begriffsbestimmung zu gelangen, mußte ich auf Beneckes und Noltes Assekuranz- und Havareiordnung vom Jahre 1852 zurückgreifen. Ihren Ausführungen:

> „Ein ‚gewöhnlich' in Voraussicht eintretender Feindseligkeiten erlassenes staatliches Verbot, das Gütern und Schiffen, die sich in einem oder in allen Häfen des Landes befinden, die Abfahrt bis auf weiteres verwehrt"

möchte ich mich anschließen.

Ob die englischen Maßnahmen des gegenwärtigen Wirtschaftskrieges, nämlich die tatsächliche Verhinderung der Beförderung von Gütern, an welchen deutsches Interesse irgendwie hängt, oder welches mit Personen bzw. Firmen, die auf der schwarzen Liste stehen, in Beziehung steht, und daher ein tatsächliches Ausfuhrverbot aus neutralen Ländern, in welchen England ein Recht hierzu nicht zusteht, darstellt, als „Embargo" aufzufassen sind, ist eine bisher m. W. nicht erörterte spitze Frage, die ich im Rahmen dieser Arbeit nicht entscheiden möchte, die aber von außerordentlicher wirtschaftlicher Bedeutung ist, weil bejahendenfalls den betreffenden Eigentümer das Abandonrecht gegenüber ihren Versicherern unter den ASVB. von 1867 bzw. dem HGB. gegeben sein würde.

Die Aufbringung durch eine kriegführende Macht, die nicht völkerrechtlich anerkannt zu sein braucht, bedarf wohl keiner erneuten Darlegung.

Wohl aber bedarf es einiger Worte über den Begriff „Verfügung von Hoher Hand". Nach meiner Auffassung sind „Verfügungen von Hoher Hand" alle Maßnahmen, die die Staatsgewalt ergreift. Zum Beispiel: Wenn ein Schutzmann kraft des ihm verliehenen Amtes einen Verbrecher festnimmt und hinter Schloß und Riegel bringt, so liegt hierin genau so eine „Verfügung von Hoher Hand," als wenn im Kriege ein einfacher Soldat auf seinem Posten von seiner Waffe Gebrauch macht, und zwar in beiden Fällen ohne Rücksicht darauf, ob die Handlung in richtiger Ausführung seines Auftrages, seines Amtes erfolgt ist, sofern der Täter nur gutgläubig im Rahmen seiner Amtspflicht oder Dienstpflicht zu handeln meinte. Hieraus ergibt sich schon, daß „Verfügungen von Hoher Hand" sowohl friedlicher als auch kriegerischer Natur im Sinne des Versicherungsrechtes sein können. Welcher Art sie im gegebenen Falle sind, ist ausschließlich eine Tatfrage. Der Ausdruck „durch Hohe Hand anhalten" ist außerordentlich weitgehend. Er umfaßt jede Verfügungsentziehung über die versicherte Sache gegenüber

---

[1]) RG. vom 25. Oktober 1916. I. 87/1916. RG. vom 4. April 1917. I. 181/1916.

dem Verfügungsberechtigten auch ohne Enteignungsabsicht. Insbesondere umfaßt er auch Nehmung und Beschlagnahmen zu Wasser und/oder zu Lande, wo auch immer sich die versicherte Sache befinden mag. Es genügt vollständig, daß sich die Hohe Hand die Verfügung über die Sache kraft der ihr innewohnenden Gewalt und ohne Rücksicht darauf, ob mit oder ohne Recht, verschafft hat. Ist dieses erfolgt und gehört die betreffende Handlung nach den bereits gegebenen Ausführungen zur Kriegsgefahr, so liegt im Sinne der Kriegsklausel die erste Voraussetzung des Abandonrechtes vor. Diese Auffassung des Begriffs „Verfügung von Hoher Hand“ deckt sich meines Erachtens mit derjenigen Beneckes, die bezüglich der Seeversicherung wie folgt lautet:

> „Unter Verlusten von Höherer Hand begreift man alle Schäden, die einem versicherten Gegenstande von irgendeiner autorisierten Gewalt, sei es auf eine rechtmäßige oder unrechtmäßige Weise und in welcher Absicht es immer wolle, zugefügt werden. Dahin gehören Arreste, Untersagung des Handels, Aus- und Einfuhrverbote, Gebrauch der Schiffe oder Waren zum Dienste des Staates, feindliche Anhaltung, Aufbringung und Nehmung. Vorzüglich finden diese Ereignisse im Kriege statt, doch sind Verluste von Höherer Hand mit Kriegverlusten nicht einerlei.“

Die zweite Voraussetzung ist, daß der Versicherte das sein Gut bedrohende Ereignis dem Versicherer angezeigt hat. Die Anzeige muß unverzüglich erfolgen, widrigenfalls der Versicherte dem Versicherer ersatzpflichtig aus vertraglichem Verschulden wird d. h. den Schaden ersetzen muß, den der Versicherer durch die Verzögerung oder Unterlassung der Anzeige erleidet. Von der Anzeige — Andienung — ab muß der Zustand der „Bedrohung“ fortgesetzt während einer Frist, die bei Kriegsbeginn gewöhnlich zwei Monate betrug, aber durch Vertrag abgeändert werden kann und abgeändert wird, bestanden haben. Ist die erste Frist verstrichen, so kann der Versicherer den Abandon erklären. Die Abandonerklärung ist an keine Form gebunden; sie stellt eine empfangsbedürftige Anzeige an den Versicherer dar Aus ihr muß nur einwandfrei zu erkennen sein, daß der Versicherte die versicherte Summe vom Versicherer fordert[1]). Die Abandonerklärung kann auch durch Einreichung der Klage erfolgen[2]). Hat der Versicherer sie empfangen, so ist er ebenso wie bei der Andienung nur auf Verlangen des Versicherten zu einer Bestätigung des Empfangs verpflichtet, in der aber kein Anerkenntnis der Berechtigung der Andienung oder des Abandons liegt. Über die Rechtmäßigkeit des Abandons braucht sich der Versicherer erst zu äußern, wenn der Versicherte ihm die Tatsachennachweise geliefert hat, auf die er seine Abandonerklärung stützt. Innerhalb angemessener Zeit hat der Versicherer zu entscheiden, ob er den Abandon anerkennen will. Daraus, daß das Abandonrecht unlöslich an die Bedrohung der versicherten Sache geknüpft ist, folgt, daß es nicht mehr ausgeübt werden kann,

---

[1]) [2]) RG. vom 14. Februar 1917. I. 186/1916.

wenn die versicherte Sache entweder innerhalb der Frist zwischen Andienung und Abandon freigegeben oder total verloren gegangen ist[1]). Auf den Versicherer gehen nur die Rechte des Versicherten an der Sache über. Der Versicherte hat dem Versicherer daher keinerlei Gewähr für ihren Zustand zu geben. Ob die seitens des Versicherten abgeschlossene Seeversicherung durch den Abandon mit auf den Kriegsversicherer übergeht, ob der Kriegsversicherer ihre Übertragung verlangen und aus ihr Rechte für entstandene elementare Schäden geltend machen kann, ist strittig. Ich möchte die Frage verneinen. Da durch die tatsächlich begründete und formgerechte Abandonerklärung automatisch und stillschweigend alle Rechte des Versicherten an der versicherten Sache auf den Versicherer übergehen[2]), und er somit nicht nur Eigentümer der Sache, sondern auch ihr Gefahrträger geworden ist, so können später eintretende Ereignisse, z. B. die Freigabe oder die Vernichtung der Sache, den Versicherten nicht mehr berühren, treffen vielmehr ausschließlich den Versicherer als neuen Eigentümer[3]). Mit dem rechtsgültigen Abandon an den Versicherer ist meines Erachtens jedes versicherbare Interesse des Versicherten erloschen, und zwar sowohl in bezug auf die Seegefahr als auch die Kriegsgefahren.

Das Abandonrecht, das ein Wahlrecht des Versicherten ist, erlischt, wenn es nicht innerhalb bestimmter Fristen seit Beginn seiner Zulässigkeit vom Versicherten ausgeübt wird. Diese Bestimmungen weichen grundsätzlich vom vorbildlichen englischen ab. Nach englischem Recht muß der Versicherte, nachdem er zuverlässige Nachrichten über die vorliegende Bedrohung seiner versicherten Sache erhalten hat, unverzüglich von seinem Abandonrechte Gebrauch machen bei Strafe seines Verlustes. Der Versicherte mußte, wenn die Voraussetzungen des „constructive total loss“ gegeben waren, dem Versicherer den Abandon unter gleichzeitiger Übermittlung des ihn stützenden Tatbestandes anbieten, „tender of abandonment“, in der Verkehrssprache auch mißverständlich „notice of abandonment“ genannt[4]). Nach der Marine Insurance Act Sect. 62 hat er nur noch „notice of abandonment“ zu geben. Selbstverständlich besteht aber zwischen den Ausdrücken „tender of abandonment“ und „notice of abandonment“ ein wesentlicher Unterschied, besonders im englischen Rechte, das bei seiner scheinbaren Freiheit in sich viel formaler als das deutsche ist. „tender“ heißt sprachlich und rechtlich „anbieten“, wogegen „notice“ „anzeigen“ bedeutet und sich dem Sinn und Inhalt der deutschen einseitigen, nur empfangsbedürftigen Abandonerklärung außerordentlich nähert, wenn nicht vollständig gleicht[5]). Nach dem früheren englichen Rechte — vor der Marine Insurance Act und abweichend vom schottischen und amerikanischen Rechte — mußte der Versicherte, falls der

[1]) RG. vom 4. April 1917. I. 116/1916.

[2]) RG. vom 14. Februar 1917. I. 167/1916.

[3]) RG. vom 14. Februar 1917. I. 167/1916.

[4]) William Gow, Marine Insurance 1895, pag. 146.

[5]) Arnould, Marine Insurance, 8th Ed. Sect. 1092, pag. 1315.

Versicherer die Annahme des Abandons ablehnte, sofort durch Erlassung eines Writs zur Klage schreiten. Das Unterlassen wurde als Verzicht auf das Abandonrecht aufgefaßt. Ob hierin die Marine Insurance Act etwas geändert hat, war bei Kriegsbeginn noch eine strittige Frage, jedoch bestand große Wahrscheinlichkeit dafür, daß durch die Marine Insurance Act der Abandon entsprechend dem deutschen Rechte zu einer nur empfangsbedürftigen Erklärung des Versicherten geworden war. Für die Beurteilung der Frage der Zulässigkeit des Abandons waren im Falle der Annahme oder des Writs ausschließlich die Tatbestände maßgebend, wie solche zur Zeit der Annahme des Abandonangebots oder der Erlassung des Writs bestanden hatten[1]). Insofern besteht zwischen unserm deutschen Rechte und dem vorbildlichen englischen Rechte kein grundsätzlicher Unterschied.

Die Auszahlung der Versicherungssumme kann deshalb nicht verweigert werden, weil der Versicherte die Besitzrechte noch nicht auf den Versicherer übertragen hat. Solange die Übertragung der Verfügung über die abgetretene Sache noch nicht erfolgt ist, ist der Versicherte verpflichtet, mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes und unter tunlichster Einholung der Weisungen des Versicherers seine Interessen wahrzunehmen. Eine Fortsendung der Dokumente an einen feindlichen Bankier, damit er vermittels ihrer sich in den Besitz der Sache setze, ist eine vernünftige Rettungsmaßregel, auch wenn sie in weiterer Folge dadurch zum Totalverlust führt, daß der Bankier die Sache veräußert[2]). Ob er bei dieser Wahrnehmungspflicht auch gehalten ist, Maßnahmen vorzunehmen, die sich nicht mit der Stellung eines honorigen, ehrlichen Kaufmannes vertragen, also sich insbesondere in seinem Namen zwecks Erlangung der Freigabe gefälschter Papiere und falscher eidesstattlicher Erklärungen, wie solche in der Not des Wirtschaftskrieges gebräuchlich geworden sind, zu bedienen, ist strittig. Ich möchte es für die Fälle, in denen eine Verpflichtung hierzu nicht ausdrücklich im Versicherungsvertrage bedungen ist, verneinen.

In England gilt die Regel, daß der Versicherte die Interessen des Versicherers wahrnehmen muß mit der Sorgfalt eines prudent, uninsured owners. Ob hierzu die Benutzung von Schleich- und sonstigen unehrlichen Wegen mitgehört, ist eine Tatfrage des Einzelfalles, die durch die sachverständige Jury im Gericht entschieden werden muß.

Das Wesen des Abandons wird verkannt, wenn in Rechtsprechung und Literatur ein Gegensatz zwischen Abandon und Totalverlust gemacht, wenn der Abandon als etwas Besonderes, zwischen Totalverlust und partiellem Schaden Stehendes, angesehen wird.

Der Abandon gehört nicht zum künstlichen oder fiktiven oder konstruierten Totalverlust, denn der Abandon ist Totalverlust selbst. Die Abandonerklärung ist gewissermaßen der Schlußstein, die letzte Bedingung,

---

[1]) „Doelwijk" s./s. Ruys and Others v. Royal Exchange A. C. House of Lords. 1897. Reports Commerc. Cases. June-July 1897. Anlage H.

[2]) Hans. OLG. vom 8. Februar 1917. III. 277/1916.

die ihn in Verbindung mit den im Gesetze bestimmten vorher eintretenden Ereignissen zum Entstehen bringt. Solange die versicherte Sache nur im vorgeschriebenen Maße bedroht ist, liegt kein konstruktiver Totalverlust vor, vielmehr ist bloß ein Teil seiner Voraussetzungen gegeben. Erst die freiwillige Handlung des Versicherten, sein Eigentum aufzugeben und auf den Versicherer zu übertragen und die hierin liegende Erklärung, daß sich für ihn, den Versicherten, die Sachlage nunmehr geklärt hat und er gewillt und entschlossen ist, die versicherte Summe als Ersatzleistung zu fordern und sich mit ihr zufrieden zu geben — also die Unternehmung wirtschaftlich so zu behandeln, als ob sie tatsächlich total verloren wäre — führt nunmehr den Abandon oder konstruktiven Totalverlust mit allen seinen Folgen herbei. Diese sind, daß nunmehr der Versicherer Eigentümer und Gefahrträger ist, daß alle fernerhin die Sache bedrohenden oder eintretenden Ereignisse ausschließlich zu Lasten des Versicherers gehen, daß diesem aber auch alle günstigen möglicherweise eintretenden Entwicklungsmöglichkeiten zuteil werden müssen und zwar nach dem Gesetze, ohne daß der Versicherer vorläufig ein Recht hat, sich zu diesem Eigentumserwerb zu äußern. Die sachliche d. h. tatsächlich und formell gerechtfertigte Eigentumsübertragung der versicherten Sache auf den Versicherer durch die Abandonerklärung verbunden mit der Forderung der vollen versicherten Summe wie beim reinen Totalverlust löst diese Folgen aus. Die Frage der Anerkennung des Abandons oder der Stellungnahme zu ihm seitens des Versicherers scheidet vollständig aus. Der Versicherer hat zu schweigen, bis es dem Versicherten beliebt, ihm die zur Rechtfertigung seines Handelns dienenden Nachweise zu behändigen. Nach ihrem Empfang hat der Versicherer eine angemessene Frist zu ihrer Prüfung, und erst dann ist er gehalten, sich zu äußern, ob er den Eigentumsübergang als zu Recht bestehend anerkennen will oder nicht. Diese Voraussetzungen der Anerkennung des Abandons seitens des Versicherers gehören daher nicht zum Schaden selbst, zum Abandon, sondern zum „Nachweis des Schadens" seitens des Versicherten und haben mit der vom Versicherten durch die Abandonerklärung eingenommenen Stellungnahme an sich gar nichts zu tun, bilden vielmehr nur eine aus ihr, zwecks tatsächlicher und späterer Erlangung der bisher nur geforderten versicherten Summe gesetzlich entstandene und zu erfüllende Obliegenheit des Versicherten. Ob der Abandon gerechtfertigt ist oder nicht, hat gar nichts mit dem Nachweis des Schadens, als Voraussetzung der Fälligkeit der versicherten Summe, zu tun. Die Berechtigung des Abandons, der stillschweigenden und automatischen Eigentumsübertragung der versicherten Sache auf den Versicherer, hängt ausschließlich von den Tatbeständen ab, wie solche zur Zeit der Abandonerklärung bestanden. Es ist praktisch denkbar, wenn es sich auch wohl selten ereignet, daß kurz nach dem Abandon Friede geschlossen und im Friedensvertrag bedungen wird, daß alle nicht bereits abgeurteilten Prisen freizugeben sind (russisch-japanischer Friedens-

schluß, Krieg zwischen Italien und Abessinien), die Ware hierdurch außerordentlich im Werte steigt und der Versicherer nunmehr ein großes Interesse hat, die Rechtsgültigkeit der Eigentumsübertragung festzustellen, wogegen der Versicherte aus wirtschaftlichen Gründen sehr gern auf die Bezahlung der versicherten Summe oder jedes Schadens überhaupt verzichten möchte, um aus dem gesteigerten Wert der Sache selbst Vorteil zu ziehen. Ich bin der Ansicht, daß in solchen Fällen, in denen der Versicherte darauf verzichten will, dem Versicherer den Nachweis der Berechtigung des seinerseits ausgesprochenen Abandons zu erbringen und von jeder Schadensforderung absieht, der Versicherer ein Recht darauf hat, nunmehr seinerseits die Rechtsgültigkeit seiner Eigentumsrechte an der versicherten Sache festgestellt zu sehen, und ferner auch berechtigt ist, hierzu bei Weigerung des Versicherten die Hilfe der Gerichte anzurufen. Wenn das Gesetz ganz ausnahmsweise dem einen Vertragsteil das Recht gibt, durch eine einfache, nur empfangsbedürftige Erklärung sein Eigentum auf einen andern zu übertragen, so hat meines Erachtens der neue Eigentümer nunmehr ein Recht zu wissen, ob die vorgenommene Eigentumsübertragung auch zu Recht besteht, d. h. ob derselbe die Eigentumsübertragung dulden muß, und ferner auch ein Recht darauf, seinerseits wirklich in den Besitz der Sachen zu gelangen. Aus der Eigenart der Abandonerklärung, als des Schlußsteines zum künstlichen, fiktiven oder konstruierten Totalverlust, als Gegensatz zum wirklichen Totalverlust, folgt meines Erachtens zwingend und mit vollem Rechte die Gesetzesbestimmung, daß die seitens des Versicherten abgegebene Abandonerklärung „unwiderruflich" ist. Es erscheint mir durchaus unbillig zu sein und das Wesen des Abandons zu verkennen, wenn man sagt, daß, obgleich der Eigentumsübergang auf den Versicherer stillschweigend und automatisch durch die Abandonerklärung des Versicherten erfolgt ist, dieser nunmehr noch berechtigt ist, die Erklärung zurückzuziehen, ohne daß der Versicherer sich rühren kann. Wobei es unbeachtlich ist, aus gleichviel welchen Gründen der Versicherer den Abandon abgelehnt hat, weil z. B. der Versicherte dem Versicherer noch nicht genügende Schadensnachweise geliefert hat oder weil Rechtsfragen, wie z. B. im gegenwärtigen Kriege die Frage, ob zur Gültigkeit der Abandonerklärung alle oder nur ein oder unter gewissen Voraussetzungen überhaupt kein Konnossement dem Versicherer auszuhändigen sind, durch höchstgerichtliche, allgemein als richtig anerkannte Entscheidungen noch nicht geklärt sind. Der Nachweis der den Abandon rechtfertigenden Tatsachen seitens des Versicherten gehört, wie oben angeführt, nicht zum Gebiete des Abandons, sondern zu demjenigen vom Nachweis bzw. der Bezahlung des Schadens, und hat meines Erachtens mit dem Abandon an sich gar nichts zu tun. Sind die Tatsachen gegeben und ist somit der Abandon gerechtfertigt, so besteht er aus sich selbst zu Recht und kann meines Erachtens nur durch eine Sondervereinbarung mit dem Versicherer rückgängig gemacht werden. Eine derartige Sonder-

vereinbarung wird immer leicht zu erzielen sein, wenn wirklich die Sachlage zweifelhaft ist und der Versicherte dem Versicherer die Zurückziehung des Abandons unverzüglich anbietet, nachdem der Versicherer auf Grund der ihm vom Versicherten zu behändigenden Nachweise seine Anerkennung abgelehnt hat. Die stillschweigende Zurückziehung des Abandons, wenn der Versicherer die Annahme der Eigentumsübertragung nicht anerkennt, scheint mir auch in Widerspruch mit den Grundsätzen des BGB. über den Erwerb von Eigentum an Sachen zu stehen, nachdem durch die Abandonerklärung, falls sie gerechtfertigt war, der Versicherer das Eigentum erworben hatte. Das Gesetz sagt kurz: „Die Abandonerklärung ist unwiderruflich." Wollte es den Widerruf vor Anerkennung durch eine einfache, stillschweigende oder ausdrückliche, letzterenfalls nur empfangsbedürftige, Erklärung des Versicherten zulassen, so hätte es im Gesetz meines Erachtens besonders zum Ausdruck gebracht werden müssen.

Die Protokolle zum HGB. erweisen, daß schon damals Meinungsverschiedenheiten bestanden haben. Von einer Seite wurde die Streichung der Bestimmung über die Unwiderruflichkeit des Abandons beantragt, da sie selbstverständlich wäre und zu Mißverständnissen Anlaß bieten könnte. Hiergegen wurde entgegnet:

> „Der Abandon sei eine einseitige Erklärung des Versicherten. Daß derselbe hieran gebunden sei, selbst wenn noch kein Akzept erfolgte, verstehe sich keineswegs von selbst, abgesehen davon, daß das Akzept des Abandons keinen Vertrag begründen, sondern höchstens das Zugeständnis enthalten würde, daß das Recht des Versicherten zur Abandonnierung nicht beanstandet werde. Der oben angeführte Fall, daß der Versicherer den Abandon bestreite, aber eventuell den Versicherten daran gebunden wissen wolle, gebe zu keiner erheblichen Schwierigkeit Anlaß, da es keinen Zweifel leide, daß der Versicherer nicht auf dem Abandon bestehen könne, wenn er selbst zuerst die Unstatthaftigkeit bestritten habe und der Versicherte erkläre, daß er die Unstatthaftigkeit zugestehe und deshalb vom Prozeß Abstand nehme."

Auf Grund dieser Ausführungen wurde der Antrag auf Streichung zurückgezogen.[1])

Ich bin der Ansicht, daß mit der Anerkennungsverweigerung des Versicherers im Sinne der Protokolle zum HGB. höchstens nur die gemeint gewesen sein kann, die durch den Versicherer erfolgt, nachdem ihm die den Abandon rechtfertigenden Nachweise seitens des Versicherten behändigt sind, und nicht die Anerkennungsverweigerungen, wie solche sich im gegenwärtigen Kriege häufig ereignet haben und durch die die Versicherer zum Teil schon vor Abandonerklärung bei dem Eintritt

---

[1]) Hans. OLG. vom 6. Juli 1917. V. 23/43. 17.

Hans. R. Z. 1918, Nr. 2, Seite 74, in welcher ausgeführt wird, daß der Abandon widerruflich ist, solange der Versicherer denselben nicht anerkannt hat. Bestätigt durch RG. vom 5. Januar 1918; I. 320/17. Vgl. Hans. R. Z. 1918, No. 6, Seite 304.

von Ereignissen, die eine Abandonerklärung wahrscheinlich machten, zum andern Teil nach Empfang der Abandonerklärung, jedoch vor Behändigung der ihn begründenden Nachweise, erklärt haben, daß sie diese nicht anerkennen würden bzw. ablehnen. Ich bin ferner der Ansicht, daß — wenn unter solchen Umständen und entgegen den Bestimmungen des BGB. über den Erwerb von Eigentum an Sachen — ein Rückübergang des Eigentums auf den Versicherten zulässig sein soll, er jedenfalls unverzüglich nach Erhalt der Anerkennungsverweigerung erfolgen müßte und nicht zu beliebiger späterer Zeit. Nach englischem Recht kann eine angenommene Abandonerklärung nicht widerrufen werden, selbst wenn zur Zeit ihrer Annahme die Bedrohung nicht mehr bestand, z. B. in dem Fall der Rücknehmung des Schiffes.[1])

Da der Versicherte dem Versicherer sein Eigentum abtritt, so muß er es auch vollständig tun. Ruhen auf ihm dingliche Belastungen anderer Art als solche, die sich in einer übernommenen Gefahr gründen, so hat der Versicherte dem Versicherer für die seinerseits erfolgende Befreiung von ihnen Sicherheiten zu stellen. Solche dinglichen Belastungen, für die Sicherheit zu geben ist, sind insbesondere Bankierforderungen und dergleichen. Ist die versicherte Sache später total verlorengegangen, z. B. durch ihre Kondemnation im Prisengericht, und hat somit der bevorschussende Bankier sein Pfandrecht an ihr verloren und kann seine Forderung gegen den Versicherten nicht geltend machen, weil sie bedingt und betagt ist, z. B. dadurch bedingt, daß nicht feststeht, ob der nehmende Staat denselben nicht aus dem Erlös entschädigen wird, und betagt, weil ein Zahlungsverbot die Begleichung der Schuld hindert, so ist der Betrag des Vorschusses vorläufig nicht vom Versicherer zu leisten, dagegen hat er dem Versicherten für die spätere Erfüllung seiner Verbindlichkeit Sicherheit zu geben.[2]) Dieser Rechtsgedanke, daß der Versicherer unter den vorerwähnten Bedingungen dem Versicherten seinerseits Sicherheit zu stellen hat, ist dem Seeversicherungsrecht bisher durchaus fremd gewesen. Weder im Gesetz noch in der Praxis, noch in der herrschenden Meinung findet er eine Stütze. Wenn ihn das RG. in dem vorerwähnten Falle unter den gegebenen besonderen Umständen zuerst ausgesprochen hat, so kann er für den außergewöhnlichen Fall, daß der versicherte Gegenstand mit einer Forderung eines Dritten belastet, das Eigentum des Versicherten an ihm durch rechtskräftiges Prisenurteil und mit diesem das Pfandrecht des Bankiers vernichtet worden ist und es ganz ungewiß ist, ob und wann diese Forderung, für die der Versicherte auch persönlich verpflichtet ist, gegen den Versicherten geltend gemacht wird, widerstrebend hingenommen werden.

Zu unerträglichen, dem berechtigten Bedürfnis des Handels kraß widersprechenden Ergebnissen würde diese Entscheidung aber führen, wenn

[1]) Marine Insurance Act. Sect. 62.

[2]) RG. vom 17. Mai 1916. I. 3/1916.

sie grundlegend für alle Schadensfälle werden sollte. Scheinbar läßt sie sich mit aus dem Grundsatz, daß die Versicherung nicht zu einer Bereicherung des Versicherten führen soll, vertreten. Dieser Grundsatz ist aber schon von Rechts wegen und mit Rücksicht auf die Verkehrsbedürfnisse nur von eingeschränkter Bedeutung. Bei der Versicherung des imaginären Gewinns, bei der Taxe ist derselbe bereits im Gesetze zum Teil verlassen worden. Sowohl die Versicherung des imaginären Gewinns ist rechtlich zulässig bis über die Höhe des tatsächlichen Schadens des Versicherten hinaus, nämlich bis zum Belaufe des Schadens, den derselbe nicht tatsächlich erlitten hat, sondern möglicherweise erleiden konnte. Auch die Vereinbarung einer Taxe (Festsetzung des Versicherungswertes auf Grund gegenseitiger Übereinkunft) ist durchaus zulässig und nur rechtsunwirksam, sofern eine Übersetzung seitens des Versicherten in betrügerischer Absicht erfolgt oder soweit die Taxe „wesentlich" übersetzt ist. Durch diese Bestimmungen ist klar erwiesen, daß das Gesetz aus Gründen der Praxis eine gewisse Bevorteilung des Versicherten zuläßt und nur dann eingreift, wenn sie „wesentlich" wird.

Aber auch in anderer Beziehung müssen die ernstesten Bedenken gegen den in jener Entscheidung ausgesprochenen Grundsatz ausgesprochen werden. Bisher hatte der Versicherte, wenn er einen Schaden forderte, nur sein Interesse nachzuweisen. Bei dem Nachweis des Interesses blieben seine privatrechtlichen Verhältnisse vollständig unbeachtet. Es würde die Schadensregulierung auch auf das äußerste erschweren, wenn der Versicherer bei jedem Schadensfall berechtigt wäre, klare Darlegung der privatrechtlichen Verhältnisse des Versicherten zu fordern. Die privatrechtlichen Verhältnisse sind sehr häufig feinster Art und enthalten eine Fülle schwierigster Rechtsfragen. Gerade um allen diesen Schwierigkeiten aus dem Wege zu gehen, bestimmt § 146 ASVB. von 1867 genau, welche Belege als genügende anzusehen sind. Inbetreff des Nachweises des Interesses genügt nach ihnen bei Gütern die „Beibringung der Fakturen und der Konnossemente, insofern der Versicherte nach dem Inhalt derselben zur Verfügung über die Güter befugt erscheint." Die besonderen inneren Verhältnisse, ob das Gut bevorschußt ist, und wenn, unter welchen Bedingungen, scheiden vollständig und mit vollem Rechte aus. Den Bestimmungen über den Nachweis des Schadens und den berechtigten Bedürfnissen des Handels entsprechend hätte der Versicherer im Fall dieser RG.-Entscheidung[1]) die volle Versicherungssumme zahlen müssen. Das versicherbare Interesse des Versicherten ist sein in Geld geschätztes Interesse, das er an der Erhaltung des Gutes hat. Der Vorschuß der Bank stellt dagegen eine Kapitalzahlung dar, die seinem Gesamtvermögen zugeflossen ist, für deren Rückzahlung das Gesamtvermögen haftet und zu deren Sicherung nur die Verpfändung des Gutes an den Geldgeber erfolgt ist. Es handelt sich daher bei diesem

---

[1]) RG. vom 17. März 1916. I. 3/16.

Bankvorschuß nicht um etwas, was mit dem versicherbaren Interesse am versicherten Gut im Zusammenhang steht. Daher sollte er eigentlich für das Versicherungsvertragsverhältnis vollständig ausscheiden. Logischerweise müßte man sogar so weit gehen und sagen, da es sich letzten Grundes um eine Schuld des Gesamtvermögens handelt, so ist deren Erlöschen gleichviel aus welchem Grunde nicht ein Ereignis, das überhaupt die Leistungspflicht des Versicherers beeinflussen oder den Versicherten zu einer Rückzahlung verpflichten kann. Wenn der nehmende Staat in diesem Fall den Geldgeber aus seinen Mitteln, dem durch die für gute Priseerklärung das Gut bzw. sein Erlös zugeflossen ist, möglicherweise entschädigen sollte, so schenkt er dem Geldgeber etwas, leistet aber nicht aus irgendeiner Verpflichtung heraus. Ob durch eine solche schenkungsweise Befriedigung des Geldgebers für seinen Vorschuß sein privatrechtlicher Anspruch an das Gesamtvermögen des Schuldners (Versicherten) überhaupt erlischt, ist mir sehr zweifelhaft. Möglicherweise wird der nehmende Staat die Zahlung nur leisten gegen Übertragung der Rechte des Geldgebers gegen den Schuldner auf ihn. Dann hat die Schuld nur die Hand gewechselt, ist im übrigen aber bestehen geblieben. Auch diese Ausführungen beweisen meines Erachtens zwingend, daß derartige innere Vorgänge der Geldbeschaffung durch Verpfändungen oder ähnliches für den Versicherungsvertrag vollständig unbeachtlich sein sollten, da sie nicht zu einer unzulässigen Bereicherung des Versicherten durch den Versicherer, noch zu irgendeiner Beeinflussung seines versicherbaren Interesses führen können. Erfolgt tatsächlich eine Bereicherung des Versicherten, weil die Schuld erloschen ist, so liegt keine Bereicherung aus dem Versicherungsverhältnis und in bezug auf das versicherte Interesse vor, sondern eine solche durch das Handeln des nehmenden und schenkenden Staates zugunsten des Gesamtvermögens des betreffenden Versicherten. Aber selbst wenn man entgegen den vorstehenden Ausführungen annimmt, daß es sich im Fall des eintretenden Erlöschens der Schuld doch um eine das Versicherungsverhältnis berührende Bereicherung des Versicherten handelt, so ist den Interessen des Versicherers durch die allgemeinen Bestimmungen, die den Versicherten zur Rückzahlung des Zuvielempfangenen verpflichten, genüge getan. Die Gefahr, daß der Versicherte inzwischen in Vermögensverfall gerät, kam in diesem Fall praktisch nicht in Frage, muß jedoch vom Versicherer in allen Fällen getragen werden, in denen sich später wider Erwarten ergibt, daß der Schaden ein geringerer ist, als zur Zeit seiner Fälligkeit angenommen werden mußte und daher eine Rückzahlung fällig wird. Solange es sich um Fälle handelt, die dem vorerwähnten vollständig gleichartig sind, also um Fälle im Kriege, in dem die persönliche Haftung des Versicherten für den Vorschuß einer Bank bedingt und betagt ist, kann die Entscheidung als zur Not erträglich angesehen werden, obgleich sie schon zu viel Verwirrung Anlaß gegeben hat. Sobald sie aber auf jede Schadenserledigung übergreifen sollte, muß sie zu einer

sowohl für die Versicherten als auch für die den Schaden prüfenden Versicherer unerträglichen Last werden. Es ist daher im Interesse einer schnellen, nicht mit unnötigen Schwierigkeiten und zu feinen Fragen belasteten Schadenserledigung, die allein dem wirtschaftlichen Zwecke der Versicherung entspricht, zu erhoffen, daß das RG. auf seinem Wege nicht fortfahren, sondern bei sich bietender Gelegenheit nach erneuter Prüfung der Frage den leider nun einmal beschrittenen Weg verlassen möge.

Über andere dingliche Belastungen ist das Notwendige schon an früherer Stelle gesagt.

Die Bezahlung der Versicherungssumme kann erst erfolgen, wenn die den Anspruch rechtfertigenden Urkunden eingereicht sind und der Versicherer eine angemessene Frist zur Prüfung gehabt hat. Was als genügender Nachweis gefordert werden kann, ist eine Tatfrage, die sich nach den Umständen des Falles richtet. Grundsätzlich hat der Versicherte notorische Tatsachen nicht zu belegen. Prisenurteile sind dann nicht beizubringen, wenn sie wie in England nicht ausgefertigt, sondern nur mündlich verkündet werden. Es gilt ganz allgemein der Grundsatz, daß der Versicherte nur solche Belege zu liefern hat, die im Handelsverkehr, namentlich wegen der Schwierigkeit der Beschaffung anderer Beweise, nicht beanstandet zu werden pflegen.

Insbesondere ist die Beibringung der Konnossemente nicht zwingend erforderlich. Im Fall ihrer Vernichtung durch dieselbe Gefahr, die zum Schaden an der Sache führte, oder ihres Abhandenkommens ohne Verschulden des Versicherten, ist dieses ausdrücklich anerkannt worden. Vor allem ist weder der Abandon selbst, noch die Bezahlung der versicherten Summe auf Grund eines Abandons von der Beibringung der Konnossemente insbesondere aller seiner Ausfertigungen und rechtsgültiger Übertragung der Rechte aus denselben auf den Versicherer abhängig.[1])

[1]) RG. vom 25. Oktober 1910. I, 106/1916.

III. Teil.

Zukünftiges Recht.

Der Entwurf „Allgemeiner deutscher See-Versicherungsbedingungen“[1] beseitigt vorerst in § 38 Abs. 1 die Bestimmung, daß der Schaden „zunächst durch Kriegsgefahr verursacht“ sein muß, indem er einfach sagt: „Der Versicherer trägt nicht die Gefahr des Krieges.“ Hierdurch wird, da nunmehr bei Feststellung, was Kriegsgefahr ist, auch die Regel von der adäquaten Kausaliät mitberücksichtigt werden muß, die Deckung unter der Klausel „Nur für Seegefahr“ zuungunsten der Versicherten außerordentlich eingeengt.

Bei den Verhandlungen in der Hamburger Handelskammer ist diese Frage auf das eingehendste geprüft worden. Die Handelskammer hat sich entschieden auf den vorstehend von mir eingenommenen Standpunkt gestellt. Eine auf Wunsch der Versicherer erfolgte erneute Prüfung unter Zugrundelegung rechtlicher Ausführungen von Landgerichtsdirektor Dr. Ritter hat eine Änderung des bisher eingenommenen Standpunktes nicht herbeigeführt. Trotzdem ist in dem neuesten Entwurfe vom Juli 1914 der ausdrückliche Hinweis auf die Anwendbarkeit der Regel von der „Causa proxima“ durch Einfügung des Wortes „zunächst“ unterblieben. Es ist die Wiederherstellung des früheren bewährten Wortlautes und Rechtszustandes unbedingt zu erstreben.

Die Bestimmung, daß der Kriegsgefahr gleichzuachten sind „Bewegungen auf die gewaltsame Änderung von Staatseinrichtungen“, ist nur zu begrüßen. Sie beseitigt eine frühere Unklarheit im Sinne der herrschenden Meinung und der neueren Rechtsprechung.

Betreffs der Nichthaftung des Versicherers gemäß der gegenwärtigen Kriegsklausel für die Kosten der Ausladung, Lagerung und Weiterbeförderung, ist es wünschenswert, daß entsprechend dem englischen Rechte und den bereits erfolgten Ausführungen bei Erörterung der Entstehung der Kriegsklausel die Haftung des Kriegsversicherers bestimmt wird, wenn diese Kosten durch kriegerische Maßnahmen, z. B. durch die Nehmung, unmittelbar verursacht sind. Auch die Voraussetzungen des Abandons erscheinen eingeschränkt zu sein dadurch, daß der Abandon nur zulässig ist, wenn „das Schiff“ — im Gegensatz zu der früheren Bestimmung — „wenn das Schiff

[1] Hamburg 1910.

oder die Güter mit Embargo belegt, durch Verfügung von Hoher Hand angehalten oder von einer kriegführenden Macht aufgebracht ist". Durch diese Bestimmung scheinen alle die vielen Fälle ausgeschlossen, in denen sich die Maßnahmen nicht gegen das Schiff, sondern nur gegen das Gut gerichtet haben, und ferner alle Beschlagnahmen und Nehmungen am Lande. Ich möchte nur ein Beispiel anführen. In außerordentlich vielen Fällen befand sich deutsches Eigentum an Bord feindlicher Schiffe, die bei Kriegsausbruch ihre Heimathäfen anliefen, daselbst die feindliche Ladung löschten. Die feindliche Ladung wurde nach Landung beschlagnahmt.

Der für den Abandon bisher wesentliche Tatbestand der „Bedrohung" des versicherten Gegenstandes durch den Abandon rechtfertigende Ereignisse ist fortgelassen. Auch ist in dieser Beziehung die Wiederherstellung des früheren Rechtszustandes wünschenswert, da er sich nicht allein durchaus bewährt hat, sondern sich auch den maßgebenden ausländischen Rechten anschließt.

Der Wettbewerb nach dem Kriege, der Wiederaufbau der durch Englands und seiner Vasallen Handeln zerstörten deutschen Welthandelsorganisation erfordert meines Erachtens zwingend, daß der deutsche Handel wie auf dem Gebiete der Qualität, der Preisstellung, so auch auf demjenigen der Frachten und des Versicherungsrechtes und der zu zahlenden Prämien mit dem Auslande konkurrenzfähig ist. Der Einwurf, daß nach diesem Kriege sobald kein neuer kommen wird, mag zutreffen für die europäischen Staaten, er trifft meines Erachtens aber nicht zu für außereuropäische Staaten. Die Stellung Japans im Welthandel gegenüber den Vereinigten Staaten wird wohl nicht anders als durch das Schwert entschieden werden. Revolutionen, die mit zum versicherungsrechtlichen Begriffe des Krieges gehören, werden auch fernerhin, besonders in den unentwickelten, sogenannten parlamentarisch regierten Staaten überseeischer Länder an der Tagesordnung bleiben.

Deshalb möchte ich zum Schluß noch selbst eine Änderung anregen. Ich werde mich dem englischen Rechte anschließen. Ich tue es nicht, weil ich irgendein wohlwollendes Gefühl für diesen unsern hartnäckigsten, gefährlichsten und in der Wahl seiner Vernichtungsmittel vollständig ungehemmten Gegner habe, sondern weil ich den englischen Rechtsstandpunkt für praktischer erachte. Der Zweck des Abandons ist, das Rechtsverhältnis zwischen Versicherer und Versicherten schnell zu klären und dem Versicherten baldigst seine in der gefährdeten Unternehmung festgelegten Geldmittel zu neuer, anderweitiger Verwendung zuzuführen. Diesem Zweck entspricht das deutsche Recht meines Erachtens nicht. Ich möchte also anregen, den Abandon nach englischem Rechte umzugestalten, dahingehend, daß die Andienung als Voraussetzung des Abandons fortfällt, daß sich der Versicherte unverzüglich, nachdem er genügende Nachricht über das Schicksal seines Gutes erhalten hat, entschließen muß, ob er abandonnieren will. Entschließt er sich nicht unverzüglich, so erlischt sein Abandonrecht. Da es den Versicherern schwer fallen kann, in Kriegszeiten die zur

Bezahlung erforderlichen Geldmittel schnell flüssig zu machen, so möchte ich vorschlagen, daß der Versicherer nach Ablauf einer angemessenen Frist zur Prüfung der den Abandon rechtfertigenden Nachweise dem Versicherten ein Anerkennungschreiben, in dem zu gleicher Zeit der Zahlungstag vermerkt ist, behändigen muß. Das Anerkennungsschreiben müßte ein Zessionspapier sein, damit der Versicherte gegen seine Verpfändung von seiner Bank Geld erhalten kann. Der Zahlungstag müßte festgesetzt werden auf den Ablauf einer Frist von mindestens zwei Monaten nach Abandonerklärung und höchstens 14 Tagen nach Behändigung der Nachweise an den Versicherer, falls sie erst später erfolgt.

Die schnelle Klärung hat für den Versicherer den Vorteil, daß er in ganz anderer Weise als jetzt die Freigabe betreiben kann, unter Beihilfe des Versicherten oder selbst durch seine Organe, die in solchen Sachen erfahrener sind als die Mehrzahl der Versicherten. Diese Ordnung bringt es aber auch noch mit sich, daß der Versicherte nicht mehr, wie unter dem jetzt geltenden Rechte und demjenigen des Entwurfes Allgemeiner deutscher Seeversicherungsbedingungen viele Monate warten kann, bis er sich entschließt, von dem Abandonrecht Gebrauch zu machen und diese Entschließung tatsächlich davon abhängig macht, wie die Marktlage der Sache ist. Also bei günstiger Marktlage abwartet, ob die Ware nicht durch Freigabe oder Friedensschluß wieder frei wird, um sie dann häufig unerwartet gut zu verwerten, oder wenn er sieht, daß die Sachlage ihm die bessere Verwertung nicht gestatten wird, durch den Abandon den Konjunktur- und sonstigen Verlust seinem Versicherer aufbürdet. Dieses viele Monate Abwartenkönnen — nach dem jetzigen Rechte bis zu 11 Monaten nach Andienung — widerspricht dem Grundgedanken des Abandonrechtes, die Rechtslage zwischen Versicherer und Versicherten schnell zu klären und dem Versicherten die festgelegten Geldmittel zu neuen Unternehmungen baldmöglichst — soweit vereinbar mit den berechtigten Interessen der Versicherer — wieder zur Verfügung zu stellen.

Ferner erscheint es mir wünschenswert, daß unzweifelhaft klar zum Ausdruck gebracht wird, daß der Abandon mit zum Gebiete des Totalverlustes gehört und nicht etwa ein besonderes, ganz einsam für sich allein dastehendes Rechtsinstitut ist. Dann könnten auch die Bestimmungen über den Anspruch des Versicherers an das möglicherweise Gerettete für beide Fälle die gleichen sein, und zwar die für den reinen Totalschaden gültigen. Jetzt unterscheiden sie sich in folgendem: Bei dem Totalverlust gebührt dem Versicherer das Gerettete ganz, wenn die Rettung nach der Bezahlung des Schadens erfolgt. Erfolgt die Rettung vorher, so ist der Wert des Geretteten von der Versicherungssumme zu kürzen. Durch den Abandon geht das Eigentum über, vor Bezahlung hat der Versicherte dem Versicherer Sicherheit für die auf dem Gute, nicht in einer versicherten Gefahr sich gründenden dinglichen Belastungen zu geben. Diese Sicherheitsleistung würde entsprechend dem Totalverluste zugunsten des Versicherten in Fortfall kommen. Praktisch

würde der Versicherte aber nur einen Vorteil erlangen, soweit es sich um dingliche Belastungen handelt, die während der Reise und ohne Zutun des Versicherten entstanden sind und sich nicht in einer versicherten Gefahr gründen. Bankierforderungen und dergleichen, vom Versicherten veranlaßte Belastungen, für die der Versicherte einen Gegenwert erhalten hat, bleiben nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen nach wie vor abzugsberechtigt bzw. es muß für die Befreiung der versicherten Sache von denselben Sicherheit gestellt werden, da sonst der Versicherte ungerechtfertigt bereichert würde.

Wünschenswert erscheint es mir auch, die Frage der Widerruflichkeit des Abandons zweifelsfrei zu ordnen.

Es hat sich im Laufe des gegenwärtigen Krieges vielfach die Ansicht gebildet, daß das Abandonrecht veraltet wäre, weil es bei den nach Kriegsausbruch geschlossenen Kriegsversicherungen immer weniger angewandt worden ist. Dieser Ansicht muß als durchaus irrig entgegengetreten werden. Ohne das Abandonrecht hätten die Versicherten keinen Anspruch auf Bezahlung der Versicherungssummen für ihre in Portugal mit den deutschen Schiffen beschlagnahmten Waren gehabt. Das Gleiche gilt von einer außerordentlich großen Zahl von Fällen z. B. in England, wo vor Kriegsausbruch gutgläubig abgeladenes Gut nach Kriegsbeginn beschlagnahmt und „detention" bis nach Friedensschluß verfügt worden ist. Wenn auch die Verantwortung der Kriegsversicherer unter dem Abandonrecht für die mit den deutschen Schiffen in Italien beschlagnahmten Güter noch nicht gerichtlich ausgesprochen ist, so ist an ihr doch ernsthaft kaum noch zu zweifeln[1]). In allen diesen mannigfachen Fällen, bei denen es sich um viele Millionen handelt, würde ohne das Abandonrecht die Kriegsversicherung versagt haben. Eine Kriegsgefahrversicherung, die den Versicherten in allen diesen und ähnlichen Fällen ungedeckt läßt, erfüllt nicht die wirtschaftliche Aufgabe, die ihr obliegt. Diese besteht darin, die Gefahr, die für den einzelnen Kaufmann zu groß ist, durch die Versicherung auf die Schultern einer großen Anzahl kapitalkräftiger Versicherungsunternehmungen zu übertragen, die wiederum in der Gesamtsumme der von der versichernden Kaufmannschaft bezahlten Prämien einen mehr oder weniger großen Ausgleich für die eintretenden Schäden erhalten. Wenn tatsächlich das Abandonrecht unbestritten im Laufe des Krieges immer mehr vertraglich ausgeschlossen ist, so hängt dieses mit der Natur der verhältnismäßig wenigen Verschiffungen nach Kriegsbeginn zusammen. Unter dem in den ersten Tagen des Krieges von England erklärten Wirtschaftskrieg konnte offen deutsches Gut überhaupt nicht mehr nach Deutschland von Übersee, mit Ausnahme der Ostseefahrt, gebracht werden. Für die Ostseefahrt war das Abandonrecht bedeutungslos, da es England an einem Stützpunkt ermangelte, in den beschlagnahmte Schiffe zur Aburteilung durch ein Prisengericht gebracht werden

---

[1]) Bruck, Hans. RZ. 1917, Nr. 1, Seite 19.

konnten. Bei den andern Verladungen forderte England im Prisengericht die Vorlage neutraler Polizen. Das Gut mußte somit als neutrales, harmloses Eigentum im neutralen Auslande versichert werden. Die deutsche Versicherung deckte nur die Gefahren, die durch die neutrale Polize nicht versichert waren, also insbesondere auch den Fall, daß im Prisengericht festgestellt wurde, daß es sich entgegen der äußeren Aufmachung in diesen neutralen Polizen doch um deutsche Interessen handele. Erfolgte eine solche Feststellung und als unausbleibliche Folge die „für Gute Prise Erklärung“ des Gutes, so war der neutrale Kriegsversicherer von der Leistungspflicht frei, weil durch seine Polize nur tatsächlich harmloses, neutrales Interesse gedeckt war und nicht deutsches Interesse. Die Feststellung, welche Polize im gegebenen Falle haftet, kann daher erst durch den Spruch des Prisengerichts erfolgen. Bei dieser Sachlage ist kein Raum gegeben für eine Abandonnierung vor Entscheidung im Prisengericht, ganz abgesehen von der wirtschaftlichen Tatsache, daß der Empfänger bei den beständig steigenden Werten solcher Ladungen das größte Interesse an der glücklichen Ankunft des Gutes hatte und seine Gewinnaussichten nicht durch den Abandon auf den Versicherer übertragen wollte. Das Geschäftsgebaren der Kriegsversicherung unter vertraglichem Ausschluß des Abandonrechtes war daher in den Verhältnissen des Wirtschaftskrieges gegründet und ist durchaus unbeachtlich für die Beurteilung des berechtigten Versicherungsbedürfnisses der Kaufmannschaft in andern Zeiten als solchen, in denen für den Handel alle Völkerrechtsbestimmungen außer Kraft gesetzt sind.

Anlage A.

Ex Parte . . . .

1st. Case.

The . . . . desire Counsel's Opinion on the following points. They have in Hamburg as Underwriters written a great many War Risks. These War Risks have been written in two forms, as follows:

a) By certain policies which distinctly state, that in addition to the risks mentioned in the printed form of policies, the Compagny also insured against capture, seizure and detention and the consequences thereof or of any attempt thereat (piracy excepted) and also all consequences of riots, civil commotions, hostilities or warlike operations, whether before or after Declaration of war;

and

b) On policies in the usual form but which are declared by a clause attached to be solely against all risks excluded by the F. C. & S. Clause (English form) in various other policies, and for this purpose the following may be taken to be the form of such F. C. & S. Clause:

"Warranted free of capture, seizure and detention and the consequences thereof or of any attempt thereat, (piracy excepted) and also all consequences of riots, civil commotions, hostilities or warlike operations, whether before or after Declaration of war".

In all these cases it may be assumed, for the purposes of this case that the insurances are on Cargo, in ships from Continent to Manila, the cargo to be delivered at Manila, that otherwise the Company's policies and the policies referred to in the Company's policies under the letter (B) are in the ordinary form of a Lloyd's policy, and include all liberties as per Bill of Lading, that both the ships and the cargoes are, as regards the Spanish-American War, neutral property, and that the cargo is not contraband of war.

It may also be assumed that the cargoes are all shipped under Bills af Lading in the form of the Bill of Lading sent herewith which contains the following clauses:

"In case of the blockade or interdict of the port of discharge, or if the entering of or discharging in the port, shall be considered by the master unsafe by reason of war or disturbances, the master may land the goods at the nearest safe and convenient port, at the expense and risk of the owners of the goods, and the ship's responsibility shall cease when the goods are so discharged into proper and safe keeping, the master

giving immediate notice of the same to the consignees of the goods so far as they can be ascertained;"

and

"The master or agent shall have a lien on the goods for payments made or liabilities incurred in respect of any charges stipulated herein to be borne by the owners of the goods".

Cases have already arisen, and others are likely to arise, where Captains of such outward bound ships have acted in the following manner, and this may be assumed to have happened in the cases in which Counsel's Opinion is requested, viz., that the captain of the vessel when in the „Straits" learned either (a) that hostilities had broken out between Spain and United States though without knowing that a blockade had been proclaimed (and being, in the opinion of the Insurance Co. perfectly justified in considering that the entering of or discharging in the port of Manila had by reason of the war been rendered unsafe) or (b), that a blockade had been actually proclaimed, determined to land the goods at the nearest safe and convenient port, and accordingly, deeming Hongkong to be the nearest safe and convenient port, which the Company does not intend to dispute he there landed the goods in proper and safe keeping, and gave immediate notice of the same to the consignees of the goods so far as they could be ascertained. In doing so expenses and damages were incurred or accrued to the owners of the cargoes (the assured) as follows:

1. The master incurred expense in landing the goods at Hongkong and giving them into safe keeping for which he has a claim on the assured enforceable by lien on the goods.
2. Expenses were further incurred and are being incurred in warehousing the goods there, in the cases in which it has been determined to keep the goods at Hongkong for a month or two until it can be seen whether the war should come to an end and the goods be thereupon forwarded to their destination, and further expense will be incurred in forwarding them to Manila after the cessation of the war.
3. Similar expenses to those mentioned in the last paragraph were incurred up to a point of time in those cases in which the owners of the goods determined to sell them at Hongkong for what they would fetch, and in the same case.
4. A loss occurred to the consignee owing to the forced sale of the goods in an unsuitable market. —

In all these cases claims have either been actually made by the assured or are feared by the Insurance Co., and with a view of being able to discuss such claims in a proper manner, and of ascertaining definitely what there liability is with regard to such insurances, and as a guide to them in effecting future insurances of the same nature, the Insurance Co. desires to be advised by Counsel.

Whether in the policies in the form „A" and in the form „B" assuming that their construction is governed by English law — they are liable for any and if so which of the various items of expense and loss on the part of the assured above mentioned and referred to under the numbers 1, 2, 3 and 4.

21, Cornhill E C, 27th May 98. James Ballantyne.

Case I.

Opinion.

The questions raised in this case are of great difficulty and importance to underwriters, and are almost destitute of authority.

The ship appears to have proceeded to Hongkong under the liberty in her bill of lading, nothing would have happened to her or her cargo unless a blockade was in existence, but no doubt the state of things gave reasonable apprehension of a blockade. The steps taken appear therefor to have been precautions to avert perils insured against but not immediatly imminent in their operation. The liability of the ship appears to have terminated when she discharged at Hongkong.

There seem to me only two ways of putting the case of the assured.

1. That the loss is by consequencc of hostilities.
2. That there is a general average contribution due in consequence of action taken to avoid perils insured against.

As to the first claim, the only authority on the words in question that I am aware of is Jonides v. The Universal Marine Insurance 14 C. B. N. S. 259 where a ship's running on a cape whose lighthouse had been destroyed by belligerents was held not a consequence of hostilities, and the principle of construction there laid down was that the consequence causing the loss must be the immediate cause of the loss (see at pp. 385, 289). Applying this test to the best of my ability I do not think that any of the four classes of loss mentioned in the case are the immediate consequence of hostilities. The only one about which I have any doubt is the first, and I do not think the expense of discharging cargo, which must take place somewhere, is a loss consequent upon hostilities. It seems to me that a claim for general average contribution might have more chance of success, though in my view this could only apply to the expenses of putting into port and discharging, and could not apply after the interests were severed. The freight due at Manila appears to be the principal thing sacrificed, but I do not understand put forward on that basis. I think however that any claim has been that even a general average claim is so doubtful that it should be resisted by underwriters, if made. In my opinion therefor the underwriters are justified in resisting the claims put forward.

3 Temple Gardens, June 2. 98. T. E. Scrutton.

Anlage B.

Case II.

Copy London, d. Nov. 23rd 1904.

Dear Sirs.

I have carefully considered the letter of the . . . . to Messrs. forwarded to you by our Mr. . . . . together with the Policy of the . . . . and the papers which accompanied it, and I am able to reply at once to the two questions put in that letter, as follows:

1. There does exist in England a certain period fixed by law within which an action upon a Policy such as this must be brought and that period is six years from the date of the accident which gives rise to the claim. Your friends will therefore see that they will not be prejudiced by any slight delay.
2. It is possible to bring an action against one reinsurer and to leave the other actions over until the result of it can be seen, provided the delay in bringing the other actions does not exceed the period of six years. There is however nothing gained by selecting an action in which a small amount is involved, as none of the fees are ad valorem, and the same costs are incurred in respect of a small case as of a large one, and it is therefore better in selecting a case to take one of a substantial amount.

As to be general question involved, viz, whether the . . . . can recover a total loss from the . . . . on this Policy — that is one upon which I am not able, upon the information at present before me, to give any opinion. The question will turn chiefly upon the facts of the case, and the extract from the Official Report of the Russian Ambassador in Korea, Mr. Pavlov, printed in the Government Gazette of 27th April and 10th May 1904 is so meager that it would, in the interests of the . . . . be unsafe to rely upon it: because all it says is that it "was decided" (it does not say by whom), to burn the cruiser "Variague", and that the "corresponding order" was given by the Commander of the "Koreetz" to the Captain of the . . . . but there are no details given as to what threats or force were used in giving these commands, or by whom they were actually executed. I think the shipowners, in their own interests, ought to have a thorough enquiry made into the facts, because it is highly probable that if the facts were accurately ascertained it would be found that some degree of force was used.

I think the enquiries should go to discover whether the Ship's Log was taken from the steamer before she was burned, and if it was then written up at the time with an account of what happened. Enquiries should also be made as to any Protest of the Captain and as to any Statement made by him to the owners of the Ship. Copies of all these documents should be obtained, and if the Captain and the Principal Officers can be found, further detailed statements in writing should be taken from them. These statements should go to show if possible exactly what threats were used and how the officers were forced to do what they did, and that they were not willing agents in the matter. If moreover, statements could be procured from any of the officers on the Men-of-War, that would assist greatly. I ought also to be informed of what nationality the Captain and officers of the . . . . . . were, together with their names, and of what nationality the Chinese Eastern Railway Co. is, whether they were the Owners of the Steamer . . . . . and if not, who where the Owners and to what port she belongs, also how the goods came to be on board the . . . . . I should also like to be informed what happened to other steamers at Chemulpo at the time. It is hinted in Professor Murmetzer's Opinion that they were captured by the Japanese. I ought also to have before me a translation of the whole of M. Pavlov's Report. Only a small piece is translated and the newspaper sent is incomplete. It does not contain the end of the Report. I ought also to have before me a copy of the original Russian Policy of which this Policy is a reinsurance, together with a translation of it into the English language taking very particular care of the translation of the words which state the perils against which the Insurance is made, and if there are any Conditions imported into the policy by reference, and not actually embodied in it, then I ought to have a copy of these with a very careful translation of them into the English language. At the same time I think the claimant ought to ask the broker to show me the "Slips" (i. e. the preliminary Contracis for these Policies) so that I may satisfy myself that the policy is in conformity with the preliminary Contract.

I shall also be glad to receive from the claiment copies of their orders to the brokers to effect these insurances and copies of their replies.

After I have received these documents and that information I may be in a position to give an opinion on the question of whether what happened was a peril insured against by this Policy.

While therefore I cannot at present give any opinion on the matter, I think it better to draw the attention of the claimant to an important point in the case, (one upon which Professor Murmetzer does not touch in his Opinion), viz. whether this Reinsurance Policy does in fact cover all or only some of the perils mentioned in the "Free of Capture and Seizure Clause", and here I would remark that the form of his reinsurance is in my opinion a vicious one if it is intended by it to cover more, as regards War Risks, than an ordinary Lloyds Policy, without the "Free of Capture

and Seizure Clause". Since the beginning of this present War I have on various occasions advised clients of mine, both Insurers and Assured, on the form a War Risks Insurance ought to be taken in the irrespective interests.

I have always advised Insurers (Underwriters) that the form adopted in this London & Provincial Policy (which is the commonest form) is the best that could be devised from their point of view; that by it they take the smallest burden possible upon themselves: and I have always advised the Assured (Shipowner or Cargo Owner) that they ought not to be content with this form but should require an insurance specifically against the perils mentioned in the "Free of Capture and Seizure Clause", that is to say, they ought to have a Policy saying directly. "This Insurance is only to cover the Risk of Capture, Seizure, Detention etc. etc." (using the remaining words in the "Free of Capture and Seizure Clause"). As a matter of fact, numerous heavy insurances have lately been done here in that form, which is by far the better for the Assured, as it avoids what is an element of doubt in the other form. The ,,Free of Capture and Seizure Clause" is a clause which has been drawn, as it is, out of excess of caution, with the view of excepting, without doubt, certain classes of risks as to which it was somewhat doubtful whether or not they were included in the description of the risks to be found in an English Policy. A little reflection will show that it may have a different effect for an Insurer to say that he will be liable for Capture, Seizure etc. (using the words "Free of Capture and Seizure Clause") from his saying, as this Reinsurance Policy does. ,,This Policy is only to cover the Risks excluded by the following Clause", because that Clause may possibly be constructed to contain more risks than are in the original Policy; and, if that is so, a strict construction of the Policy with that clause in would result in this, — that a loss, which is attributable only to a risk which is not covered by the original Policy, would not be recoverable under the Reinsurance Policy. Whether any such result will follow with this London & Provincial Policy when read in conjunction with the original Russian Policy I am unable to say until I see the latter document. There are other considerations, which arise in construing this Policy, owing to the use of the ambiguous words "say" and "Excluse" in the War Risk Clause, but these I will deal with when I have all the materials before me.

As your friends will see it serves no good purpose talking at large without having all the facts before one, and I therefore suggest that they should without delay procure for me the documents above referred to and endeavour to procure the evidence which I have indicated and I shall then be able to go into the matter fully. When all the material has been got together I suggest that after I have considered it I should be allowed to place it before one of our leading Counsels and ask him for his opinion on the whole matter.

Yours faithfully
JAS. BALLANTINE.

Anlage C.

Vereinbarung betreffend Uebernahme der Kriegsgefahr zur Güterpolize.

Entwurf Präs. Sieveking 1899.

Diese Polize deckt auch gegen eine Prämienzulage von . . . . die durch die Klausel „Nur für Seegefahr“ ausgeschlossenen Gefahren mit folgenden Beschränkungen:

Der Versicherer haftet nicht für Kosten und Schäden, die entstehen:

1. aus freiwilligem Aufenthalt wegen Kriegsgefahr;
2. aus der Anhaltung, der Blockade des Aufenthaltshafens, der Zurückweisung von einem blockierten Hafen, der Entlöschung, Lagerung, Weiterbeförderung der Güter wegen Kriegsgefahr;
3. aus der Auferlegung von Zöllen und Kontributionen.

Verderb und Verminderung der Güter infolge durch Kriegsgefahr veranlaßten Aufenthalts sind gleichfalls nicht zu Lasten des Versicherers.

Die entgegenstehenden Bestimmungen des § 70 sub 3 sind aufgehoben.

§ 116 wird dahin abgeändert, daß an die Stelle der dort sub 2 gesetzten Fristen eine Frist von 2 Monaten tritt.

Beiden Teilen steht das Recht zu, für alle nicht deklarierten Abladungen, deren Risiko nach Ablauf von 3 Monaten, vom Kündigungstage an gerechnet, beginnt, die obige Versicherung zu kündigen.

Anlage D.

Vereinbarung betreffend Übernahme der Kriegsgefahr.

Kriegsklausel von 1899.

Diese Polize deckt (auch) die durch die Klausel „Nur für Seegefahr" ausgeschlossenen Gefahren, jedoch mit folgenden Beschränkungen:

Der Versicherer haftet nicht für Kosten, die entstehen:

1. aus freiwilligem Aufenthalt wegen Kriegsgefahr,
2. aus der Anhaltung, der Blockade des Aufenthaltshafens, der Zurückweisung von einem blockierten Hafen, der Entlöschung, Lagerung und Weiterbeförderung der Güter wegen Kriegsgefahr;
3. aus der Auferlegung von Zöllen und Kontributionen.

Verderb und Verminderung der Güter infolge durch Kriegsgefahr veranlaßten Aufenthalts sind gleichfalls nicht zu Lasten des Versicherers. Die Vorschriften des § 70 sub 3 werden, soweit dieselben dieser Bestimmung widersprechen, aufgehoben.

§ 116 wird dahin abgeändert, daß an die Stelle der dort sub 2 gesetzten Fristen eine Frist von 2 Monaten gesetzt wird, und zwar gerechnet von dem Tage an, an dem dem Versicherten die freie Verfügung über das versicherte Interesse entzogen ist.

Besonderer Zusatz für laufende oder offene Polizen.

Sind Güter aller Art ohne spezielle Angabe ihrer Gattung versichert, so sollen die von den in Krieg begriffenen Mächten als Konterbande behandelten Gegenstände nur gegen besondere Vereinbarung eingeschlossen sein, im übrigen jedoch sind die Bestimmungen der §§ 54 und 55 als aufgehoben zu betrachten.

Beiden Teilen steht das Recht zu, für alle nicht deklarierten Abladungen von Valoren und Kontanten, deren Risiko nach Ablauf von einem Monat — vom Kündigungstage an gerechnet — beginnt, die obige den Einschluß der Kriegsgefahr betreffende Versicherung zu kündigen; für alle anderen Abladungen beträgt die Kündigungsfrist 2 Monate.

Anlage Ea.

Kriegsklausel. Entwurf von Dr. A. Kaemmerer.

Vom 10. November 1904.

Die Polize deckt auch die durch die Klausel „Nur für Seegefahr" ausgeschlossenen Gefahren, jedoch haftet der Versicherer nicht:

1. für Kosten, auch nicht für die als Havarie-grosse umgelegten Kosten, die entstehen aus der Anhaltung, der Blockade des Aufenthaltshafens, der Zurückweisung von einem blockierten Hafen, aus dem Aufenthalt wegen Kriegsgefahr, sowie der Ausladung, Lagerung und Weiterbeförderung der Güter wegen Kriegsgefahr;
2. für die nachstehenden Folgen eines durch Kriegsgefahr verursachten Aufenthalts: Verderb und Verminderung der Güter, sowie andere Schäden, die während der Ausladung und Lagerung der Güter eintreten, sowie solche Schäden, die durch die Klausel „Nur für Seegefahr" (§ 101 und Zusatz) gedeckt sind bzw. gedeckt werden können.

   Die der ersteren Bestimmung entgegenstehenden Vorschriften des § 70 sub 3 werden aufgehoben;
3. für die Auferlegung von Zöllen und Kontributionen sowie für daraus entstehende Kosten.

§ 116 wird dahin geändert, daß an die Stelle der dort sub 2 bestimmten Frist eine Frist von 2 Monaten gesetzt wird, und zwar gerechnet von dem Tage, an dem dem Versicherer die Anzeige gemacht ist, daß die freie Verfügung über das versicherte Interesse dem Versicherten entzogen ist.

Kommt der Fall zur Aburteilung durch ein Prisengericht, so findet § 109 mit der Maßgabe Anwendung, daß die Fälligkeit der Forderung des Versicherten 14 Tage nach der Rechtskraft des prisengerichtlichen Urteils eintritt.

Anlage Eb.

Kriegsklausel von 1905. Revidierter Entwurf von
Dr. A. Kaemmerer vom 9. Januar 1905,

gemäß Beschluß vom 7. Januar 1905.

Die Polize deckt (auch) die durch die Klausel „Nur für Seegefahr" ausgeschlossenen Gefahren, jedoch haftet der Versicherer nicht:

1. für Kosten (auch nicht für die als Havarie-grosse umgelegten Kosten), die entstehen aus der Anhaltung, der Blockade des Aufenthaltshafens, der Zurückweisung von einem blockierten Hafen, aus dem Aufenthalt wegen Kriegsgefahr, sowie der Ausladung, Lagerung und Weiterbeförderung der Güter wegen Kriegsgefahr;
2. für die nachstehenden Folgen eines durch Kriegsgefahr verursachten Aufenthalts: Verderb und Verminderung der Güter sowie andere Schäden, die während der Ausladung und Lagerung der Güter eintreten, soweit solche Schäden durch die Klausel „Nur für Seegefahr" (§ 101 nebst Zusatz) gedeckt sind bzw. gedeckt werden können.

   Die der ersten Bestimmung entgegenstehenden Vorschriften des § 70 sub 3 werden aufgehoben.
3. für die Auferlegung von Zöllen und Kontributionen sowie daraus entstehende Kosten.

§ 116 wird dahin geändert, daß an die Stelle der dort sub 2 bestimmten Fristen eine Frist von 2 Monaten gesetzt wird, gerechnet von dem Tage, an dem dem Versicherer die Anzeige gemacht ist, daß die freie Verfügung über das versicherte Interesse dem Versicherten entzogen ist.

Besonderer Zusatz für laufende und offene Polizen.

Sind Güter aller Art ohne spezielle Angabe ihrer Gattung versichert, so sollen die von den im Krieg begriffenen Mächten als Konterbande behandelten Gegenstände nur gegen besondere Vereinbarung eingeschlossen sein, im übrigen jedoch sind die Bestimmungen der §§ 54 und 55 als aufgehoben zu betrachten.

Beiden Teilen steht das Recht zu, für alle nicht deklarierten Abladungen von Valoren und Kontanten, deren Risiko nach Ablauf von einem Monat — vom Kündigungstage an gerechnet — beginnt, die obige den Einschluß der Kriegsgefahr betreffende Vereinbarung zu kündigen, für alle andern Abladungen beträgt die Kündigungsfrist 2 Monate. Die Kündigung kann rechtswirksam auch an den vermittelnden Makler erfolgen.

Anlage F.

Vereinbarung betreffs Übernahme der Kriegsgefahr.

Kriegsklausel von 1905.

Die Polize deckt (auch) die durch die Klausel „Nur für Seegefahr" ausgeschlossenen Gefahren, jedoch haftet der Versicherer nicht:

1. für Kosten (auch nicht für die als Haverie-grosse umgelegten Kosten), die entstehen aus dem freiwilligen Aufenthalt wegen Kriegsgefahr, aus der Anhaltung, der Blockade des Aufenthaltshafens, der Zurückweisung von einem blockierten Hafen, der Ausladung, Lagerung und Weiterbeförderung der Güter wegen Kriegsgefahr;
2. für die nachstehenden Folgen eines durch Kriegsgefahr verursachten Aufenthaltes: Verderb und Verminderung der Güter, sowie andere Schäden, die während der Ausladung und Lagerung der Güter eintreten, soweit solche Schäden durch die Klausel „Nur für Seegefahr" (§ 101 nebst Zusatz), gedeckt sind bzw. gedeckt werden können. Die der ersten Bestimmung entgegenstehenden Vorschriften des § 70 sub 3 werden aufgehoben;
3. für die Auferlegung von Zöllen und Kontributionen sowie daraus entstehende Kosten.

§ 116 wird dahin geändert, daß an Stelle der dort sub 2 bestimmten Fristen eine Frist von 2 Monaten gesetzt wird, gerechnet von dem Tage, an dem dem Versicherer die Anzeige gemacht ist, daß die freie Verfügung über das versicherte Interesse dem Versicherten entzogen ist.

Besonderer Zusatz für laufende und offene Polizen.

Sind Güter aller Art ohne spezielle Angabe ihrer Gattung versichert, so sollen die von den in Krieg begriffenen Mächten als Konterbande behandelten Gegenstände nur gegen besondere Vereinbarung eingeschlossen sein, im übrigen jedoch sind die Bestimmungen der §§ 54 und 55 als aufgehoben zu betrachten.

Beiden Teilen steht das Recht zu, für alle nicht deklarierten Abladungen von Valoren und Kontanten, deren Risiko nach Ablauf von einem Monat — vom Kündigungstage an gerechnet — beginnt, die obige den Einschluß der Kriegsgefahr betreffende Vereinbarung zu kündigen; für alle andern Abladungen beträgt die Kündigungsfrist 2 Monate.

Die Kündigung kann rechtswirksam auch an den vermittelnden Makler erfolgen.

Anlage G.

Case III.

Statement of Facts and Questions.

Goods are insured against war risk under one of the following clauses, viz.:

1. This insurance is against war risk only, say to cover risks excluded by the following clause: Warranted free of capture, seizure, detention etc. as below.
2. This insurance to cover only the risks of capture, seizure, detention, the consequences thereof or any attempt thereat, and also all consequences of riots, civil commotions, hostilities or warlike operations, whether before or after declaration of war.

The goods being captured by a belligerent and brought into port for adjudication.

Question A.

Which are the rights of the assured against his underwriter?

We think that on receipt of the news of such capture the assured has the right to tender abandonment to his underwriters. If accepted a total loss, if not accepted: he has either to enforce his claim by an action and if the goods are not released at the moment at which the writ is issued, the insurers are forced to settle a total loss, whichsoever may be the result of a trial in a prize court or even if such trial may never happen or the goods be restored to the owner at any time after the issuing of the writ. (The „Dollwijk" Ruys v. Royal Exchange Assr. Co.) or he may abide the issue of events and ultimately claim as for a partial loss.

The ship and goods been captured and by some reason, no abandonment has been tendered or after tender and declinement no action has been brought.

After a long delay the goods are released, the ship being either condemned or restored.

Question B.

Are the insurers liable under one of the above war risk policies for one or all of the following losses?

1. Loss of interest on the capital invested?
2. Cost of maintenance of officiers and crew, if general average under french law or for charterers time chartered freight during detention?

3. If the goods should be released, the ship condemned, and the cargo therefore discharged:
   a. the risk of such discharge and storage and forwarding to original destination by other conveyances?
   b. any charges arising therefrom?
4. Loss of market in consequence of the delayed delivery?
5. The cost of defending the action in a price court?

Copy.

London & Provincial Marine & General Insurance Company, Limited.

London 19th December 1904.

Dear Sirs,

Referring to your letter of the 17th instant, asking for a reply to the queries which you put before us with regard to War risk, I have to point out that to do so would necessitate giving our opinion on subjects which have puzzled Underwriters and Lawyers from time immemorial. We would rather not attempt the task.

Each case as it arises, in case of accident, must be considered by Underwriters on its own merits.

Experience of the past, owing to the high-handed action of belligerents of the present time, is quite useless.

Yours faithfully

HENRY S. NOOLEY

Secretary.

London Assurance Corporation. December 1904.

Question 1.

I am afraid I am not enough of a lawyer to answer the question you ask as to the liability of Underwriters under the war clause: If a vessel is seized „technically" the assured would certainly be entitled to tender notice of abandonment and if it were not accepted by underwriters and a writ were issued immediatly, the circumstances existing at the date of the writ would be those by which a decision would be arrived at as to whether the seizure constituted a loss under the terms of the policy.

Question 2.

I very much doubt whether, in the circumstances you state, Underwriters would be liable for loss under the four headings you name, but I am not competent to speak dogmatically on the subject.

Copy.

December 1904.

With reference to the printed slip enclosed by you which I return therein, I agree with the reply suggested therein to Question A. The fact

of the matter is that, unless some limit is put upon the right of abandonment and a period prescribed for the same, as soon as the assured is forcibly deprived of his property by a Foreign Power, he is in a position to tender abandonment and to claim from his Underwriter.

I would draw your attention to the fact that, in the American policy, the assured warrants that he will not abandon until a certain number of days after condemnation in a Prize Court, which of course puts the matter on a perfectly different basis from that of the ordinary English policy.

With reference to Question B I think the answer to the individual queries are as under.

1. No.
2. Part 1 No.
   ,, 2 No., unless the chartered freight itself has been specially insured against War risk.
3. (a) Yes. (b) Yes. Any charges immediatly arising therefrom.
4. No.
5. Yes, if Underwriters are properly consulted beforehand.

WILLIAM GOW.

Case IV.

December 1904.

Statement of Facts and Questions.

Goods are insured under one of the following clauses, viz.:

1. This insurance is against war risk only, say to cover risks excluded by the following clause: Warranted free of capture, seizure, detention etc.
2. This insurance to cover only the risks of capture, seizure, detention, the consequences thereof or any attempt thereat, and all consequences of hostilities, riots, civil commotions or warlike operations, whether before or after declaration of war.

The ship and goods being taken into port by a belligerent for adjudication.

Which are the rights of the assured against the insurers?

Question A.

We believe that on receipt of the news of such event the assured has the right to tender abandonment to his underwriters. If accepted a total loss, of not accepted he has either to enforce his claim by an action and if the goods are not released, at the moment at which the writ is issued, the insurers are forced to settle a total loss; whichsoever may be the result of a trial in a prize court or even if such trial may never commence or the goods be restored to the owner at any time after the issuing the writ (The ,,Doelwijk" Ruys & Royal Exchange Assurance Corp.) or he may abide the issue of events and ultimatly claim as for a partial loss.

Some of the underwriters here say that an underwriter on war risks in England is only obliged to settle a total loss if the interest insured is finally condemned in a prize court.

Arnould answers as below:

It is now settled law in this country that as between the underwriters and the assured the vessel insured, if captured, is „Prima facie" to be deemed a „loss" within the policy notwithstanding that she be never condemned or even taken into port and whether the capture be legal or illegal or effected under mistake, the underwriters are equally liable. Capture is prima facie constructive total loss and gives the right to abandon to the underwriters on receipt of the news of the capture. If accepted — a total loss; if not accepted either to enforce by an action or to abide the issue of events and claim ultimately as for an average loss. Capture is the forcible taking of a ship etc. in time of war, with a view to appropriating it as prize.

Question B.

The goods being captured and by some reason, unknown to us, no abandonment has been tendered, or after tender and declinement no action has been brought. After a long delay the price court has finally released the goods. Are the insurers liable for:

1. Loss of interest on the capital invested?
2. Loss of market in consequence of delayed delivery?
3. Excess freight or time chartered freight during detention?
4. If the goods should be discharged:
   The risk of such discharge and storage?
   Any charges arising therefrom?
5. The cost of defending the action in a prize court?

The Corporation of the Royal Exchange Assurance.

19th December 1904.

I will now proceed to answer the questions submitted.

Question A.

The paragraph commencing with „We believe" and ending with „for a partial loss" is in my opinion good law and in agreement with its accompagning citation from Arnould. But the last sentence of this commencing with „Some of our underwriters" and ending with „in a prize court" propounds a doctrine, which, so far as I am aware, is not supported by authority.

Question B.

The liability of an English policy is determined by the rigid application of the rule „causa proxima non remota spectetur". That is to say, that only those consequences which are the immediate result of a peril insured against can be admitted.

Items 1 and 2 would thus be excluded.

Item 3 is a loss of freight and not a loss of goods and also excluded.

Item 4. This can only be answered in a general way. Each case would have to be judged according to its particular circumstances, and the liability of the policy would depend on whether the charges in question were the immediate result of a specified peril, or if not, whether they came within the scope of the sue and Labour clause.

Item 5. I think is correctly chargeable to underwriters under the Sue and Labour clause, but so far, I have not been called on to consider the question.

You will always remember that the opinions here expressed are those of a practical man and not of a lawyer and must be taken for what they are worth and no more.

W. N. WHYMPER.

London, 14th December 1904.

Messrs.

. . . .

Hamburg.

Dear Sirs,

With reference to your favour of 6th inst.

Question A.

The case is put of goods being insured against ,,War risks", ship and cargo are seized by a belligerent and taken into port for adjudication by a Prize Court. Eventually the ship and cargo are released. What you wish to know is whether according to English Law the restoration of the goods at any time before payment as for as total loss will preclude suc total loss from being recovered.

To this we would answer that such restoration in order to have this effect, must be made before the commencement of actual litigation. When once a writ is issued in respect of the claim under the Policy, restoration will not defeat the Assured's rights as existing when the writ was issued.

Your Underwriters are quite wrong in saying that: Insurers here are only obliged to settle a total loss if the interest insured is finally condemned in a Prize Court. What we give as our opinion was laid down in Ruys y Royal Exchange Assurance Corporation, briefly the facts were as follows:

An Insurance was taken out by Messrs. Ruys & Co. of Rotterdam with the above Insurance Co. on the Hull of the ,,Dollwijk" to cover risks excluded by the F. C. and S. Clause. The ,,Dollwijk" shipped a cargo of contraband and on the 12th July 1896 sailed from Maasluis for Djibouti-Red-Sea. The cargo was intended for the King of Abyssinia with whom at the time of shipment — the Italian Government was at war. On the 8th August the ,,Dollwijk" was captured by an Italian Cruiser. Messrs. Ruys

on the 14th August gave notice to their underwriters, but abandonment was refused and the writ was issued on the 21st August. On December 8th the Prize Court gave its decision to the effect that the capture was legal but the „Dollwijk" was subsequently handed over to Messrs. Ruys & Co. The action came on for trial on April 14th 1897 and it was pleaded, inter alia that the Insurance Company were not given notice that contraband of war was being carried and that consequently the Insurance was void. The Jury however found for Messrs. Ruys and the following question was reserved for argument.

„Whether the Plaintiffs were entitled to recover for a total loss, the ship having been restored to them before the trial of the action."

At the trial of this argument it was decided that the restoration of a captured ship does not relieve Underwriters from liability for a loss by capture, unless the restoration has been made before the action was brought and it was further decided that the date of action was when the writ was issued.

We think this answers your question fully.

Question B.

Goods captured, no abandonment, no action brought, and goods subsequently released.

In our opinion there would be no claim on Underwriters for loss of market, interest on capital etc. the word „consequences" must be construed as immediate consequences not „causa causans".

As regards question „B" we do not quite see if the Insurance is on goods how the Merchants or Underwriters could possibly be interested in demurrage — unless the former in their capacity as Charterers.

However, if you would furnish us with further particulars as to this part of our question, we will give the matter further attention.

In the meantime

We are, Dear Sir,
Yours faithfully
HOGG & HEATH.

London, 27th Decbr. 1904.

Messrs. . . . .

Hamburg.

Dear Sirs,

With reference to the points raised by you—You ask whether in our opinion the following would fall to be paid by Underwriters covering war risk only:

1. Loss of interest on the capital invested?
   To this we would most emphatically say No.
2. Loss of Market in consequence of the delayed delivery?
   The same answer applies.

3. General average or excess freight or time chartered freight during detention?

   We think this should be divided as between

   a) General Average

   b) Excess Freight payable owing to terms of charter. We think Underwriters would be liable (a) but not for (b).

4. If the goods should be discharged after capture.

   a) The risk of such discharge and storage subsequent thereon?

   b) Any charges arising therefrom?

   We think Underwriters would be liable for both (a) and (b).

5. The cost of defending the action in a Prize Court.

   We think Underwriters would be liable for this.

Yours faithfully

HOGG & HEATH.

Case V.

Goods are shipped from . . . . by the . . . . to . . . . on a bill of lading, as enclosed herewith.

Reaching the far East the master considered it not safe to deliver the cargo at its destination in consequence of the Russian/Japanese war and discharged the cargo under power as per clause 9 in the bill of lading at Tsingtau.

The goods are insured F. P. A. and with average under the usual Lloyds policy, containing the usual clauses, incl. deviation, liberties as per bill of lading, and

"Warranted free of capture, seizure and detention and the consequences thereof or any attempt thereat and also from all consequences of hostilities or warlike operations, whether before or after declaration of war."

Questions.

1. Are the insurers of the above described policy liable:

   a) for all losses or damages, except vice proper, which may happen to the interest insured during such delay, arrising from fear of war, and for the risk of forwarding the goods to their original destination?

   b) for all extra charges arrising from such storage and the forwarding?

2. If the insurers are liable for all the above risks or part of same, have they a right for an additional premium?

   If they have no right to enforce the payment of an additional premium, is it usual to grant same?

3. If the goods had been insured under a policy containing no F. C. S. clause would the position of the assured be altered as regards the question under 1 and 2?

Reply from Messrs. Hogg & Heath, dated London, the 14th March 1904.

In reply to your favour the 12th inst. we have carefully considered the questions you put before us, and beg to offer your our opinion in reply to same:

1. The policy you say contain the clause:

   "Including all liberties as per bill of lading" The bill of lading under clause 9 gives the master permission under certain circumstances to land goods short of destination. This, we should say, is one of the liberties contemplated by the clause in the policy, and as such would be covered by underwriters, — that is the policy would not be voided thereby.

   a) We are of opinion that underwriters would not be liable for any damage or loss caused to the goods during detention at an intermediate port—nor do we think they would be on risk on the goods during the forwarding to original destination. The reason of this being that by an exercise of an opinion by the master the voyage has ended at a port other than the original one and with it underwriters' liability.

   b) We are of opinion that underwriters would not be liable for extra charges incurred in connection with storage or forwarding the goods to original destination.

2. The underwriters not being in our opinion liable for the forwarding they could not demand an additional premium.

3. Had the policy not contained the F. C. S. clause the position would not in our opinion be in any way altered.

It should be borne in mind that the underwriters insure against "capture and seizure" and not against fear of capture and seizure. The same axiom holds good in this portion of a marine policy as in others portions viz.—that the damage or loss or expense claimed for must be shown to be due to a direct consequence of the peril insured against and not a consequence of a consequence.

To take a simple case—underwriters insure against perils of the sea but they are not liable for damage caused in delay due to bad whether.

If we might suggest a way by which, in the circumstances named by you, all parties would be in a satisfactory position it is this.

"Upon the facts becoming known let the original policy be cancelled and let the assured take out a policy covering the goods whilst in an intermediate port—against fire etc. and until arrival at final destination, or perhaps better still let them offer the original underwriters an additional premium to hold the goods covered."

We do not think we can usefully add any more.

Gutachten der Marine Insurance Co. Limited, Liverpool. (William Gow.)

The effect of the deletion of the F. C. and S. clause in the English Policy form, restores the policy to its original terms, by which we cover risks of Men-of-War, Fire, Enemies, Pirates, Rovers etc. etc. as per the ordinary wording of Lloyds Policy. But, under English Law, we are liable only for material damage to the Interest insured when this damage is proximately or immediately caused by one of the Perils insured against. In other words, on the English form of policy with the F. C. & S. Clause deleted, we are not liable for a consequential loss, such as loss of Profit, Interest, Market or other subsidiary loss which in itself is a consequential result of War Perils.

Replying to your favour of the 26th inst. we beg to say that in our opinion, any such consequential damage as that mentioned by you in your letter aforesaid arising only through the inherent nature of the interest insured, would not, in the circumstances detailed by you constitute a claim against the Underwriters against risks of War. Further we do not think that English Underwriters against War are liable for risk during stowage at intermediate port except for risks immediately arising from warlike acts—for instance—fire resulting from explosion of a shell, or damage arising from impact of a shot.

As regards the risk from such intermediate port to destination there is more room for diversity of opinion. It appears to us that war Underwriters are certainly not liable for ordinary marine risks on such a voyage, but in the case where the original shipment was made by a neutral, it appears to us that the original war Underwriters might be liable for war risk on such trip completing the voyage, if made by a neutral; but we certainly do not think that they would be liable if the venture were ended in a vessel of belligerent flag.

Copy. London, 7th March 1904.

Mr. . . . .

London.

Dear Sir.

The question arises—we understand—as to whether a Policy all risk—i. e. with average—would cover the Assured against all and every risk in the event of voluntary delay—in consequence of war—to this we would say most emphatically no—delay causing Flour for example to become weevilly would not be a head of claim falling to be paid by Underwriters as it would arise not from delay—but from the nature of the article.

Generally speaking Underwriters are only liable for the immediate consequence of War, delay and consequent charges might well be the result of an option exercised by the master of a clause in the bill of Lading—in that case Warehouse rent etc., would not be a "consequence of war" but the consequence of an option in the contract of carriage, that has been exercised.

We should have preferred giving you our opinion on a specific case, as so much depens on the exact circumstances, and if You would care to submit such a one to us at the same time handing us the Policy and the Contract of Carriage, we shall have much pleasure in replying thereto.

Yours faithfully
HOGG & HEATH.

G. A. C. A. PAULY
Assecuranzmakler
Gegr. 1865.

Hamburg 1904.

Herrn

. . . .

Hamburg.

Polize enthält die Klausel „F. C. S.“

Kapitän weicht ab von der Reise, um Nehmung zu verhindern. Kapitän löscht in dem angelaufenen Nothafen die Ladung.

Die Abweichung von der versicherten Reise bildet prima facie eine Deviation.

Deviation liegt nach der Marine Insurance Act nicht vor, wenn "reasonable necessary for the safety of the ship or subject matter insured (Marine Insurance Act § 49 d)".

Arnould Sect. 432.

> The endeavour to avoid the imminent peril of capture either by lying to in the port of loading or putting into a port out of course of the voyage, or by departing from the track of the voyage insured, has always been held to justify a deviation, provided the danger was real and immediate and the apprehension founded on reasonable evidence.

Die Aufgabe der versicherten Reise in dem solchermaßen als Nothafen wegen Kriegsgefahr angelaufenen Hafen beendigt die versicherte Reise.

Arnould Sect. 386.

> It is clearly implied in the provisions of the Act, that the underwriter will be liable for all loss incurred prior to the formation of a definitive purposes of abandoning the original voyage, and that it is only where the purpose of changing the voyage has been fixed before the commencement of the risk that it can avoid the policy ab initio.

Aus diesen Grundsätzen ergibt sich meines Erachtens zwingend, daß eine Abweichung von der Reise wegen Kriegsbefürchtung unter einer englischen Polize, enthaltend die F. C. S. clause, gratis und stillschweigend gedeckt ist, wenn die Abweichung infolge einer gegenwärtigen Kriegsgefahr erfolgte. Erfolgte dieselbe dagegen, weil der Kapitän übertrieben ängstlich war und nur das Gegenwärtigwerden der Kriegsgefahr befürchtete, so bleibt die Versicherung in Kraft, wenn in derselben die Deviation clause enthalten ist. Der Versicherte ist in diesem Falle anzeigepflichtig und zulagepflichtig.

Erfolgt die Abweichung unter der in jedem Konnossement enthaltenen Bestimmung, daß der Kapitän berechtigt ist, die Reise aufzugeben, wenn es nach seiner Ansicht unsicher ist, dieselbe fortzusetzen, und wenn der Versicherer „all liberties and/or exceptions contained in the bills of lading“ genehmigt hat, so liegt meines Erachtens auch in denjenigen Fällen, in denen der Kapitän von der versicherten Reise abweicht aus übertriebener Ängstlichkeit, keine Deviation vor, denn die versicherte Reise ist diejenige im Frachtvertrage vorgesehene und von dem Versicherer mit dieser Freiheit genehmigte. Die Versicherung bleibt stillschweigend und ohne Prämienzulage in Kraft.

Die Versicherung unter englischem Recht endigt jedoch unbedingt, wenn die versicherte Reise seitens des Kapitäns aufgegeben wird, das heißt, sobald derselbe die Ladung löscht. Die Versicherung endigt jedoch nicht, wenn die Polize auch die Klausel enthält, daß „Change of voyage“ gedeckt ist gegen Anzeige- und Zulagepflicht. Denn die Reise des Gutes ist mit der Löschung nicht aufgegeben, sondern nur die Reise mit dem versicherten Schiffe. In diesem Falle endigt die Versicherung mit der Aufgabe der Reise des Gutes zu seiner versicherten Endbestimmung.

Wenn Sie gegenteiliger Ansicht sind oder gegenteiliges Material haben, bitte ich um freundliche Zustellung.

Ihr ergebener
OTTO PAULY.

Case VI.

Steamer: ....

Cargo Insurance subject to Inst. fpa clause (Containing F. C. & S. and deviation clause).

Hamburg to .... and 10 days after landing.

Statement of Facts.

1. Steamer arrived at .... reported to be ordered by shipowner meanwhile not to discharge the cargo insured (ammunition etc.) and reported to be ordered by? (gouvernment via shipowner or commander of cruizer ....) to hold herself at disposal of cruizer ....

   Discharge delayed (reason at present not definitely known).

   a) In order not to risk seizure of goods by the .... if landed,
   b) in order to serve as hospital ship to accomodate fugitives,
   c) by order of the Assured.

2. Steamer leaves .... without orders from Assured to move to another place of greater safety to await developments.

3. Steamer leaves .... to land the cargo as another place.

   I. Until discharge:

   a) Assured refusing to give instructions,
   b) with connivance of the Assured.

II. After discharge up 10 days,
over 10 days.

4. Steamer leaves . . . . to return with Cargo to Europe, Assured refusing to give instructions.
5. Steamer leaves . . . . under instructions from the Assured under new contract of affreightment.

Opinion. London, May 12th 1904.

Dear Sirs,

re s/s. . . . .

We duly received your favour of the 4th inst. with the enclosures therein which we have perused.

In our opinion the following is the answer to your friends suggestions.

As we understand the steamer arrived at her destination, and there was no physical obstacle to the goods being landed there but the discharge was in fact delayed.

If this delay was (a) in order to avoid the risk of seizure by the . . . . if landed, seeing that the policy is warranted free from capture, seizure and detention, we doubt whether the deviation would be justifiable in the absence of a deviation clause in the policy, but as the policy does contain a deviation clause, we think that would be sufficient to keep the assured covered during the delay.

If the delay was from cause (b) in order to serve as a hospital ship to accomodate fugitives and it emanated from the . . . . Government so that it was a command which those in charge were forced to obey, it would perhaps not be a deviation and no extra premium would be necessary, but if it were a deviation, it would be covered by the deviation clause.

If the delay were (c) by order of the assured, that would clearly be a deviation but it would, we think, be covered by the deviation clause.

With regard to (2), if the steamer left . . . . under orders from the assured to move to another place of greater safety to await developments, it appears to us that this would be a movement made with a view to avoid the risk of capture, seizure or detention etc., for wich the U/Wrs. on this policy are not responsible and therefore it would be a deviation and would be held covered under the deviation clause.

(3). In the event of the steamer leaving . . . . to land the cargo at some other place, the question arises as to why she should do this. If she did it because the port was blockaded or there was an interdict or some other reason why it was impossible to discharge the vessel there, the U/Wrs. would probably continue on the risk without extra premium until the goods could be taken on to their destination after the blockade or interdict had ceased.

The assured is entitled to have the goods covered until they are discharged at . . . . If on the other hand the goods could have been

landed but would thereupon have been subjected to seizure we think the U/Wrs. would be entitled to an extra premium for the deviation. Whether the assured (a) refused to give instructions or (b) gave instructions would, we think, make no difference, the question being whether the voyage was prosecuted with reasonable despatch, but, as to the position after discharge at some other place, as already indicated the expiration of the ten days would make no difference because the goods had not reached their destination and the ten days never began to run. Of course if the assured abandoned the voyage at .... that would make a change of voyage in respect of which he would be entitled to be covered until arrival at the new destination, and we think, ten days thereafter: the U/Wrs. being entitled to an additional premium for the changed risk.

(4). In the case of the steamer leaving .... to return with the cargo to Europe, the assured refusing to give any instructions, we are inclined to think this might be a change of voyage, but we feel some doubt about it. We should certainly advise the assured in such a case to effect a new policy.

We do not think his rights one way or the other would be affected by his giving or refusing to give instructions.

(5). In the case of the steamer leaving .... under instructions of the assured and under a new contract of affreightment, we are inclined to agree that this would be an entirely new venture which in all probability would terminate the risk on the policy.

It is an extremely difficult thing to deal with these hypothetical cases so much depends in every case upon the particular facts.

In any case where the cargo could be discharged at .... and would have been discharged but for the fear of its being seized on discharge, seing that the policy is described as "to ...." and the vessel actually arrived there, we think that there is a risk that it might be held that it was not open to the assured on the vessel's arrival at the port of destination to embark on a new voyage at the U/Wrs. risk. The very fact that the deviation clause is so wide that it would appear to cover everything that the assured might choose to do at any time is a reason why a more limited interpretation would be put upon it than the words seem to indicate.

Yours truly
WILLIAM A. CRUMP & SON.

Anlage H.

Royal Exchange Assurance Co.

"The Doelwijkes".

There was war between Italy and Abyssinia. The "Doelwijk" carrying arms to a port in the Red Sea, presumable for the Abyssinians, was seized by Italian warships and taken before a prize court at Rome. The vessel was insured with the Royal Exchange Assurance Co., including risks of capture. The vessel was seized on 9th August 1896, abandonment was tendered and refused on 14th, and a writ was issued on 21st. Subsequently the ship was condemned, but on the 8th December however, and before trial. The vessel was released as an act of grace. It was contended by the plaintiff that inasmuch as the vessel, at the date of issue of the writ, was a constructive total loss, he was entitled to payment under the policy, and that the sub sequent events were not to be imported into the argument. Judgment for the plaintiff, the object of litigation being to settle disputes, it is obvious that some date must be fixed upon when the respective rights of the parties may be finally ascertained; and the line of the writ may be regarded as a line of convenience, which has been settled by uniform practice for at least 70 years. Restoration of captured ship after action brought does not relieve underwriters from liability for total loss.

Annual report of the "Association of Average Adjusters" May 1898. Digest of Cases. 8 pag. 72 and Chairmanns Adress pag. 12.

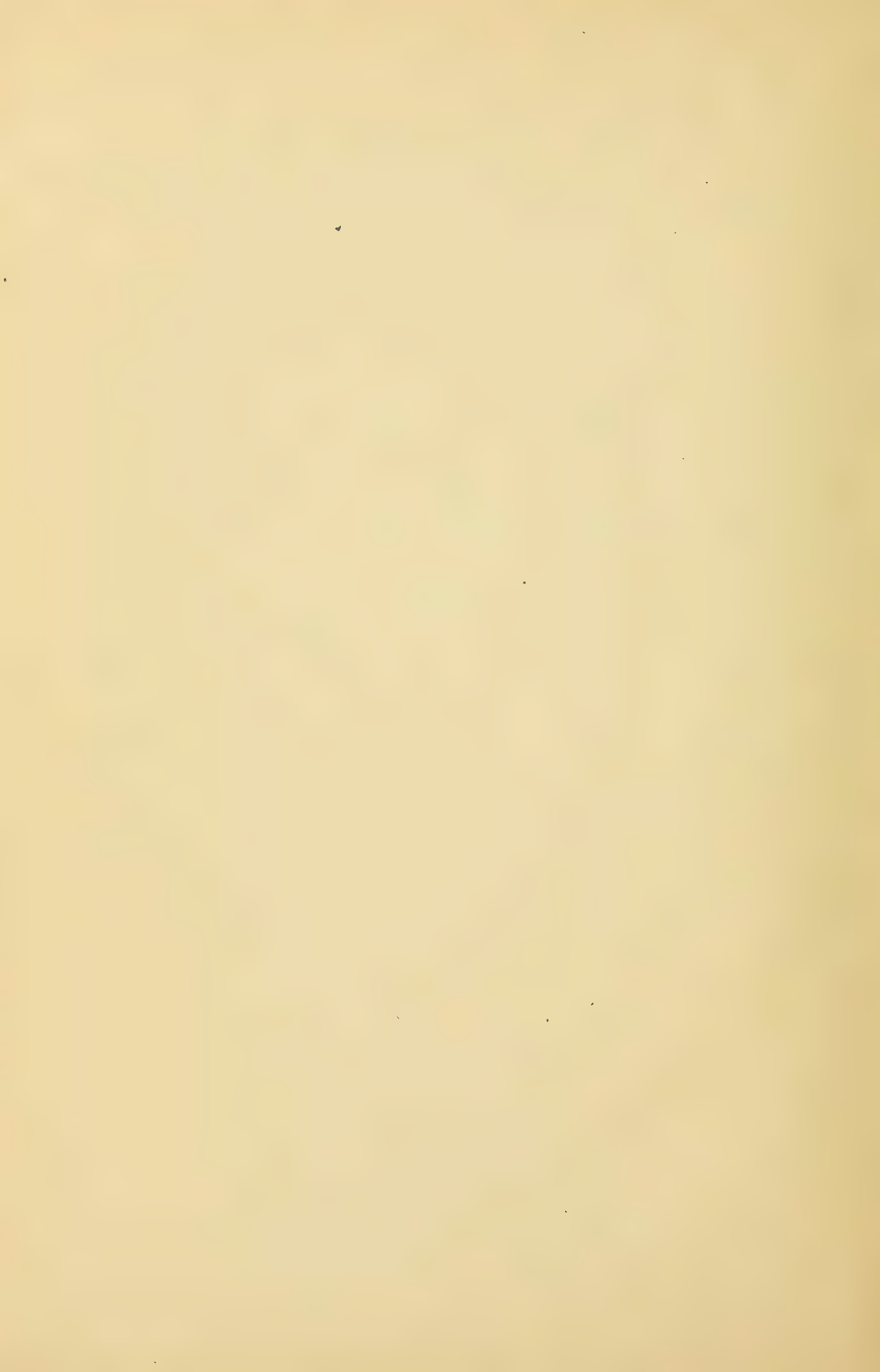
Anlage J.

Zusatz zu § 101 auf der Rückseite der Hamburger Güterpolize.

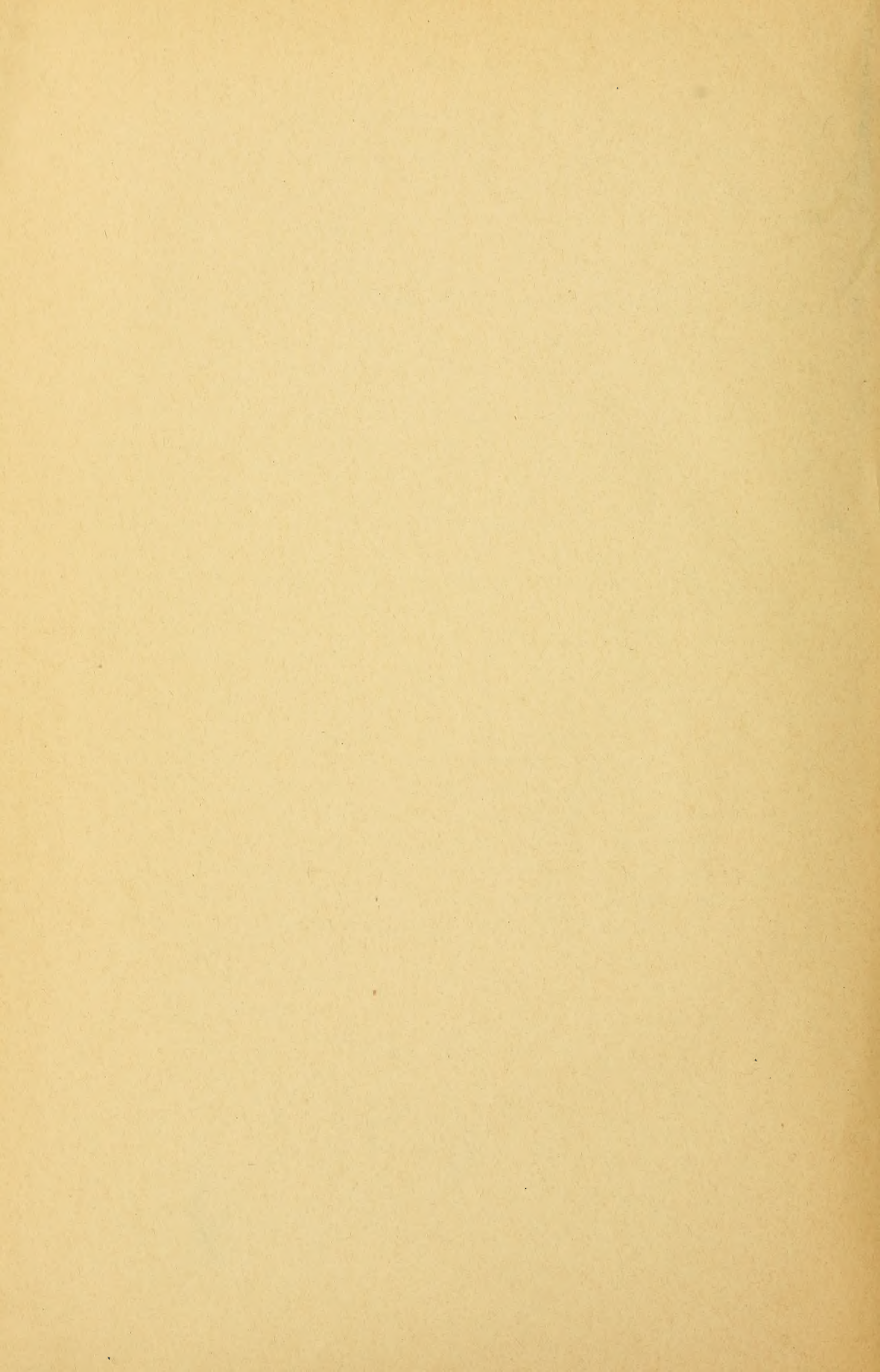
Ist der Vertrag mit der Klausel „Nur für Seegefahr" abgeschlossen, so übernimmt der Versicherer gegen eine zu vereinbarende Zuschlagsprämie auch die Gefahr der Ausladung und Lagerung der Güter im Falle jeglichen Aufenthalts wegen Kriegsgefahr — soweit es sich nicht um Schäden handelt, die während der Ausladung oder Lagerung durch Kriegsereignisse eingetreten sind — unter der Bedingung, daß ihm spätestens am dritten Werktage nach demjenigen Tage, an dem der Versicherte bzw. Versicherungsnehmer von der erfolgten oder beabsichtigten Ausladung und Lagerung Kenntnis erhalten hat, Anzeige gemacht wird.

Wird über die zu zahlende Zuschlagsprämie eine Einigung nicht erzielt, so trägt der Versicherer, falls die Anzeige wie vorstehend erstattet ist, die Gefahr der Ausladung und Lagerung — unter Berechnung einer Prämie nach Billigkeit — bis zu dem Augenblick, in dem die Verhandlungen von der einen oder andern Seite abgebrochen sind, und zwar zu den im Vertrage festgesetzten Bedingungen; im übrigen gilt die Versicherung — wenn eine solche Einigung nicht erzielt ist und der oben erwähnte Aufenthalt länger als zwei Monate dauert — für die etwaige Weiterreise in allen Fällen nur frei von Beschädigung (bzw. Bruch) außer im Strandungfalle, bei flüssigen Waren in Gebinden entsprechend frei von Leckage.

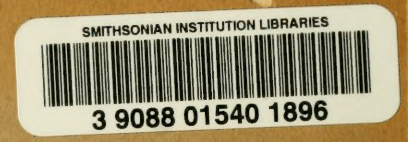
Der Versicherte hat alle Rechte aus etwaigen andern Transportversicherungen, durch die die oben bezeichnete Gefahr gedeckt ist oder nach Ansicht des Versicherers gedeckt sein könnte, an letzteren abzutreten und finden die Vorschriften des § 71 entsprechende Anwendung.











Druckerei-Gesellschaft Hartung & Co. m. b. H., Hamburg.